

# VIII KRAJOWY ZJAZD AEROKLUBU PRL

Na zdjęciu: Piloci LPW.

Fotograf: B. Kozłowski



**SKRZYDLATA POLSKA**

NR 12 (819) • 19. III. 1967 • ROK XXIII XXXVII 2 Zł





## Główny Inspektor Lotnictwa do VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL

**VIII** Krajowy Zjazd zamyka kolejny etap twórczej i odpowiedzialnej działalności Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

W okresie tym APRL zapisał znów na swym koncie szereg istotnych osiągnięć i umocnił w społeczeństwie swą pozycję jako organizacja rozwijająca jeden z najpiękniejszych i napełniających, z uwagi na obronność kraju, sportów.

Dzięki wysiłkowi kadry oraz tysięcy działaczy społecznych rozmaitości w lotnictwie, idea latania — stosownie do naszych chlubnych w tym dziele tradycji — urzeczywistniona została w szeregu konkretnych czynów rozstrzygających imię Polski w świecie oraz w dostarczeniu krajowi nowych zastępów kadr władających techniką lotniczą.

Wojska Lotnicze wyniki tej działalności odczuwały w sposób szczególny: rok rocznie do Oficerskich Szkół Lotniczych napływali kandydaci coraz lepiej przygotowani do zaszczynnego, ale i trudnego zawodu lotnika.

VIII Krajowy Zjazd APRL poprzez dogłębną analizę i rzeczową ocenę dotychczasowej działalności przyczyni się, ponad wszelką wątpliwość, do dalszego rozwoju organizacji oraz do pomnażania jej dotychczasowych osiągnięć.

W przekonaniu tym składam wszystkim delegatom na Zjazd jak najserdeczniejsze życzenia pomyślnych i owocnych obrad.

Całej organizacji życzę zaś nowych osiągnięć w pracy nad rozwojem sportu samolotowego i szybowcowego, spadochronowego i balonowego oraz nad upowszechnianiem modelarstwa.

Życzę także organizacji pomyślności w popularyzacji chlubnych tradycji naszego lotnictwa, w krzewieniu idei ludowej obronności oraz w patriotycznym i lotniczym wychowaniu naszej młodzieży.

Zapewniam przy tym uczestników Zjazdu, a za ich pośrednictwem całą organizację, iż tak jak do tej pory towarzyszyć jej zawsze będzie sympatia i szacunek oraz pełne poparcie ze strony lotnictwa wojskowego.

GŁÓWNY INSPEKTOR LOTNICTWA  
Gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI

## KONKURS RYSUNKOWY Aeroklubu Warszawskiego oraz redakcji „Świata Młodych” i „Skrzydlatej Polski”

**A**EROKLUB Warszawski oraz redakcje „Świata Młodych” i „Skrzydlatej Polski” organizują dla sympatyków lotnictwa i przyszłych zdobywców przestworzy Wielki Konkurs Rysunkowy z nagrodami. Organizowany jest on z okazji 40-lecia Aeroklubu Warszawskiego, jednego z najstarszych aeroklubów w Polsce.

### Warunki konkursu:

Uczestniczyć w nim mogą wszyscy Czytelnicy „Świata Młodych” i „Skrzydlatej Polski”, którzy nie przekroczyli szesnastego roku życia.

Dla stworzenia równych szans jury wprowadza podział na dwie kategorie wieku:

- do lat 11,
- do lat 16.

Dlatego też prosimy o podanie na odwrocie rysunku imienia i nazwiska, dokładnego adresu i wieku, poświadczonych stemplem szkoły.

Dla ułatwienia podajemy tematy rysunków do wyboru:

- a) Lotnictwo w walkach o wyzwolenie (na podstawie zasłyszanych opowieści i przeczytanych książek).
- b) Lotnictwo w służbie człowieka (komunikacyjne, sanitarne, usługi gospodarcze).
- c) Lotnictwo sportowe (balony, modele, samoloty, szybowce, spadochrony).
- d) Człowiek w Kosmosie.

Ilność nadesłanych prac i technika wykonania rysunków — dowolne.

Termin: Rysunki w terminie do dnia 29 kwietnia 1967 r. nadsyłać należy, pod adresem: Aeroklub Warszawski, Warszawa-Gocław, ul. Miedzyszyńska 4.

Wykaz nagród podamy dodatkowo.

**W** niedzielę, 19 marca, w Warszawie obradować będzie VIII Krajowy Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Zjazd podsumuje dwuletni dorobek Stowarzyszenia za okres od 24 lutego 1965 r. do 19 marca br., ustali kierunki dalszego działania i dokona wyboru nowych władz.

Miniony okres przyniósł Aeroklubowi PRL dalszy wzrost jego znaczenia w zakresie działalności sportowej w kraju i na arenie

## ŻYCZYM POMYŚLNYCH OBRAD

międzynarodowej, jak również wiele pozytywnych osiągnięć we współdziałaniu nad umacnianiem obronności naszej ludowej Ojczyzny. Poważnie rozszerzył się zakres oddziaływania społecznego Aeroklubu PRL. Skupia on dzisiaj 137 973 członków, z tego 73 232 to członko-

wie popierający. Takiej liczby członków nie zanotowano dotychczas nigdy w dziejach Aeroklubu Polskiego na przestrzeni jego 40-letniej działalności. Dlatego też VIII Krajowy Zjazd APRL posiada duże znaczenie dla organizacji, a jego uchwały w sprawie kierunków pracy będą doniosłe dla dalszego rozwoju lotnictwa sportowego, osiągnięcia statutowych celów Stowarzyszenia oraz podniesienia jego społecznej roli i znaczenia. Życzymy owocnych obrad.

## I ZIMOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE

**W** dniach 1–5 marca br. odbyły się w Jeleniej Górze I Zimowe Zawody Spadochronowe o Puchar „Żołnierza Polskiego”. Na starcie stanęła nadspodziewanie duża liczba, bo aż 38 skoczków z całego kraju oraz 3 skoczków z aeroklubu Horice w Czechosłowacji. Zawody rozegrano w konkurencji indywidualnej i drużynowej. Na program zawodów złożony był: strzelanie z pistoletu wojskowego, jazda na sankach oraz skoki spadochronowe z samolotu. Najlepszym strzelcem zawodów okazał się Eugeniusz Hliczer z Jeleniej Góry, który uzyskał 78 pkt na 100 możliwych. Drużynowo w tej konkurencji zwyciężyła Jelenia Góra — 207 pkt. W konkurencji saneczkowej zwyciężyli: Indy-

widualnie — Edward Kulesza z Katowic — 82 pkt; drużynowo — Wojska Lotnicze „A” — 208 pkt. W skokach spadochronowych zwycięstwo odnieśli: indywidualnie — Edward Ligocki (WKS Śląsk) — 461,95 pkt; drużynowo — Horice (Czechosłowacja) — 1296,17 pkt.

Ostateczne wyniki I Zimowych Zawodów Spadochronowych przedstawiają się następująco:

indywidualnie — 1. Edward Kulesza (Katowice) — 378,16 pkt; 2. Edward Ligocki (WKS Śląsk) — 353,95 pkt; 3. Ryszard Kuś (Wrocław) — 511,99 pkt; 4. Stanisław Stanisławiak (Poznań) — 502,04 pkt; 5. Jiri Burda (Horice) — 498,37 pkt; drużynowo — 1. Horice — 2 767,65 pkt; 2. Wrocław — 2 646,16 pkt; 3. Poznań — 2 459,84 pkt; 4. Gdańsk — 2 273,20 pkt; 5. Katowice — 1 999,90 pkt.

O zawodach napiszemy obszerniej w jednym z najbliższych numerów. (kb)



Uczestnicy zawodów przed ogłoszeniem wyników.

Foto: J. Szymański

## Wyróżnienie „Polityki” dla mjr. I. Kolińskiego za książkę „Ludowe Lotnictwo Polskie”

**W**ZOREM lat ubiegłych redakcja tygodnika „Polityka” przyznała nagrody w dziedzinie najnowszej historii Polski, obejmujące prace publikowane w latach 1965 i 1966. Miło nam donieść, że w dziale prac naukowych, popularnonaukowych i publikacji źródeł historycznych przyznano wyróżnienie znanemu historykowi lotnictwa majorowi IZYDOROWI KOLIŃSKIEMU za książkę pt. „LUDOWE LOTNICTWO POLSKIE 1943–1945”, wydaną przez Wydawnictwo MON. Obszerne fragmenty tej książki, jak Czytelnicy zapewne sobie przypominają, drukowaliśmy w 1965 r. w „Skrzydlatej”.

Majorowi Kolińskiemu serdecznie gratulujemy.

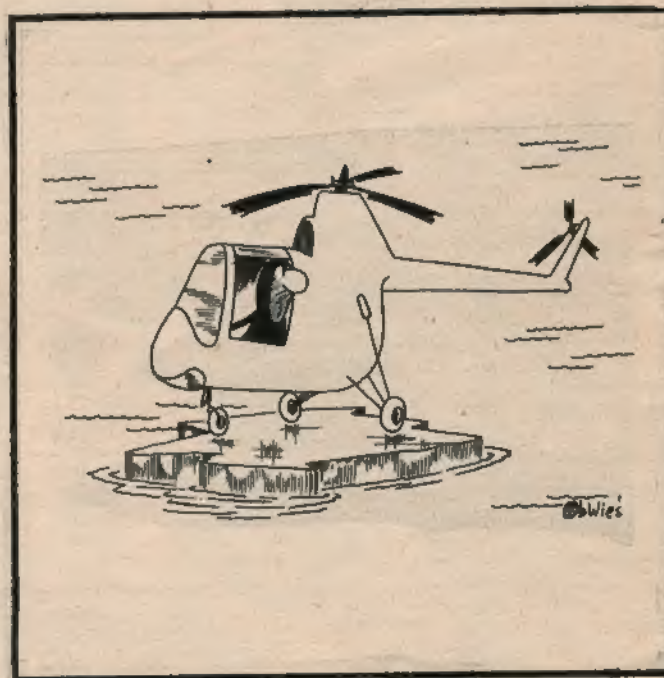






Foto: B. KOSZEWAKI

# WIELOSTRONNE ZWIĄZKI LOTNICTWA SPORTOWEGO

Prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL  
**STEFAN ANTOSIEWICZ**

**K**IEDY mówimy o Aeroklubie PRL, a konkretnie o jego sukcesach sportowych, zarówno międzynarodowych, jak i krajowych, przychodzi nam na myśl nazwiska takich pilotów młodej powojennej generacji jak, Pelagia Majewska, Edward Makula Adam Witek, Jan Wróblewski, Antonina Chmielarczyk, Jerzy Łobodda, Stanisław Kaspelek, Andrzej Ablamowicz czy Stanisław Żurad, ludzi znanych nie tylko w kraju ale w sferach sportowców lotniczych na całym świecie. Trudno zresztą byłoby wymienić całą plejadę zwycięzców w zawodach międzynarodowych autorów wspaniałych rekordów w poszczególnych dyscyplinach sportu lotniczego, zważywszy, iż w samym szybownictwie jest ich obecnie 28, przy czym 9 z nich wielokrotnie zapisywało się w tabelach najlepszych wyników lotniczych na świecie.

Tym razem wypowiedź moją chciałbym adresować do licznej rzeszy działaczy lotnictwa sportowego, mającego swój poważny udział w ugruntowaniu wysokiej rangi społecznej naszej organizacji w kraju, jak i sportowej na forum międzynarodowym. Ograniczone łamy niniejszej publikacji zmuszają mnie do podkreślenia tylko niektórych z ważniejszych kierunków naszej działalności, realizowanych z wybitną pomocą aktywu lotniczego.

Trudno byłoby sobie wyobrazić tak imponujący udział Aeroklubu PRL w uroczystościach Tysiąclecia Państwa Polskiego ubiegłego roku bez oparcia się o terenowy aktyw polityczny. V Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów, który odbywał się w szczególnym klimacie uroczystości Tysiąclecia, raz jeszcze dowiódł, że lotnictwo sportowe korzysta z szerokiego poparcia społecznego, a udział w Komitecie honorowym i komitetach organizacyjnych etapów przedstawicieli najwyższych władz polityczno-

administracyjnych terenu, z wysokim protektorem wicepremiera Zenona Nowaka, stanowi najbardziej widoczny przykład poparcia udzielonego Aeroklubowi PRL. Zresztą sam Rajd zrodził się z inicjatywy społecznych działaczy stolicy Dolnego Śląska.

Wysoko należy ocenić również pracę społeczną poszczególnych sekcji specjalnościowych w aeroklubach regionalnych. Wzorem działania społecznego aktywu jest niewątpliwie Wrocław, gdzie tacy znani sportowcy jak Stanisław Żurad, Stefan Bombol i Jerzy Kaczorek udzielają cennej pomocy dla kadry w szkoleniu narobku i organizacji życia sportowego grupy wyczynowej w modelarstwie lotniczym, będąc naturalnym przedłużeniem aktywnej działalności zarządu Aeroklubu. W tymże aeroklubie sekcja spadochronowa, kierowana przez dra Stanisława Walczaka, należy do najsilniejszych w kraju, czego dowodem jest ustanowienie w 1966 r. 11 krajowych rekordów w spadochroniarstwie. W Aeroklubie Częstochowskim działalność spadochronowa prowadzona jest społecznie przez instruktora inż. Andrzeja Markiewicza, podobnie jak w Zielonej Górze przez Andrzeja Kolatorskiego i Stefana Sasina.

Z dużym uznaniem podkreślić należy osiągnięcia Aeroklubu Warszawskiego organizatora zawodów wewnątrzklubowych w oparciu o pracę społeczną członków sekcji. Dzięki pracy takich instruktorów społecznych jak Romuald Woszczerowicz, Janusz Krasicki czy Jerzy Łącki, można było zapewnić regularne latanie szybowcowe ponad 200 pilotom, przy obsadzie dwóch etatowych instruktorów. Podobnie w sekcji samolotowej 180 pilotów korzystało z systematycznej pracy instruktorów społecznych: Tadeusza Szamajewskiego, Andrzeja

CIĄG DALSZY NA STR. 4

## LIGA OBRONY KRAJU

Zarząd Główny

VIII Krajowy Zjazd  
Aeroklubu PRL  
Warszawa

Aeroklub PRL, jako jeden ze współzałożycieli Głównego Komitetu Koordynacyjnego społecznej działalności obronnej, od jego zarania aktywnie uczestniczył w pracach doskonalących i rozwijających nasz system obronności.

Lotnictwo sportowe wypełnia bardzo ważne zadania m. in. w ćwiczeniach organizowanych przez Wojskowe Staby Lotnicze, współdziała z oddziałami samobrony i innymi służbami specjalnymi obronności kraju. Ponadto udział lotnictwa sportowego wpływa na podniesienie atrakcyjności prowadzonych ćwiczeń, rozszerzając krąg zainteresowania tą ważną dziedziną działalności.

Wierzę, że zarówno w kampanii sprawozdawczej wyborczej aeroklubów regionalnych, jak i pracach VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL sprawy naszego rozwoju i pogłębienia współdziałania naszych organizacji w dziedzinie patriotycznego i obronnego wychowania społeczeństwa znajdą właściwe miejsce. Życzę wszystkim działaczom lotniczym, członkom Aeroklubu PRL, wielu sukcesów sportowych i zawodowych oraz szczęścia w życiu osobistym.

PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO  
LIGI OBRONY KRAJU  
(-) FRANCISZEK KSIEŻARZYK  
generał dywizji

## ZWIĄZEK OCHOTNICZYCH STRAŻY POŻARNYCH

Zarząd Główny

VIII Krajowy Zjazd  
Aeroklubu PRL  
Warszawa

48-lecie poświęconej pracy Aeroklubu PRL i jego przetrwania jego działaczom i członkom serdecznych pozdrowień od 700-tysięcznej rzeszy strażactwa ochotniczego. Aeroklub wniósł poważny wkład nie tylko w zwalczanie wrogów lotnictwa wśród społeczeństwa, a szerzej innych dziedzin naszego życia publicznego. Straże pożarne odczuwają pomoc ogniu i jednolitość, alarmowaniu w wypadkach pożarów i innych klęsk żywiołowych oraz w akcjach ratowniczych. Pomysłowo ukladają się nasze wspólne w ramach komitetów koordynacyjnych społecznej działalności obronnej.

Niech więc do licznych życzeń jubileuszowych zostaną dołączone i te, które składam w imieniu Zarządu Głównego Związku Ochotniczych Straż Pożarnych i własnym: nowych osiągnięć w służbie na podziemnych szlakach, dalszego rozwoju organizacyjnego. Działaczom i członkom Aeroklubu PRL życzę wszelkiej pomyślności i szczęścia w życiu.

PREZES  
(-) mgr MARIAN DOMAGAŁA

## POLSKI CZERWONY KRZYŻ

Zarząd Główny

Obywatel  
STEFAN ANTOSIEWICZ  
Prezes Aeroklubu PRL  
Warszawa

Współdziałanie Aeroklubu PRL z Polskim Czerwonym Krzyżem ma już długą tradycję, w szczególności w ratowaniu z miejsc zagrożonych oraz niesieniu pomocy medycznej, żywnościowej i odzieżowej ofiarom klęsk żywiołowych.

W ostatnich latach w ramach społecznej działalności obronnej współpraca między PCK a Aeroklubem PRL jeszcze bardziej się zacieśniła i daje coraz lepsze wyniki w zakresie szkolenia i doskonalenia współdziałania, o czym świadczą wspólne przeprowadzone w ramach społecznych oddziałów samobrony ćwiczenia drużyn sanitarnych PCK i jednostek Aeroklubu PRL w pokazach zespołów sanitarnych PCK.

Z okazji VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w imieniu własnym i rzeszy członków Polskiego Czerwonego Krzyża przesyłam Wam, Obywatelu Prezesa, i wszystkim członkom Aeroklubu PRL serdeczne życzenia dalszych osiągnięć w działalności Waszego Stowarzyszenia i wyrażam nadzieję, że współpracę naszą będziemy stale jak najwięcej wnosili do rozwoju społecznej obronności kraju.

PREZES  
(-) dr IRENA DOMAŃSKA





Foto: B. Koszewski

## DOKONCZENIE ZE STR. 3

Adamkiewicza i wielu innych, mając tylko jednego etatowego instruktora w minionym okresie.

Przytoczyłem świadomie tylko pojedyncze przykłady dla tym wyraźniejszego zaakcentowania, jak decydujący wpływ na wyniki całej naszej pracy lotniczej miał udział aktywności społecznej w każdej dziedzinie pracy, nie mówiąc już o wprost nieocenionej pomocy w rozwiązywaniu spraw eksploatacyjnych i inwestycyjnych obiektów, jak np. w Katowicach, Lesznie czy Świdniku, gdzie działalność społeczna stanowi decydujący czynnik w korzystnym rozstrzygnięciu żywotnych spraw lotnictwa sportowego.

Dlatego też ustanowienie odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego w 1965 r. i nadanie jej przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL dotychczas 91 osobom stanowi bardzo zaszczytny, ale jednocześnie symboliczny wyraz uznania dla licznej rzeszy działaczy społecznych i kadry etatowej za ogrom pracy, która przyniosła w efekcie wysoką ocenę naszej działalności lotniczej przez zwierzchnie władze sportowe.

Praca z młodzieżą stanowi nadal centralne zadanie naszej organizacji. Istnieje poważne, społeczne zapotrzebowanie zarówno na patriotyczne kształtowanie młodego pokolenia, na dobrą znajomość historii drugiej wojny światowej, o powstaniu i współczesnych osiągnięciach Polski Ludowej, jak też i na przygotowanie młodzieży do pracy i służby dla kraju.

Rozwijając działalność propagandową na rzecz lotnictwa, inspirując coraz atrakcyjniejszą działalność modelarstwa lotniczego i rakietnictwa w Kołach Lotniczych wśród tysięcy rzesz młodzieży, organizacja nasza wnosi duży wkład w politechniczne kształcenie przyszłych kadr dla różnych działów gospodarki narodowej, w tym i dla lotnictwa zawodowego.

Mamy szczególne powody do zadowolenia, że we wspólnym froncie ideowego wychowania przyszłych kadr lotniczych, a także szerokiej popularyzacji spraw lotnictwa wśród młodzieży, działamy w sojuszu z ZMS i ZHP, a w ostatnim okresie także i z ZMW. Bogactwo form i treść współdziałania w zakresie wychowania patriotycznego i obronnego przysposobienia młodzieży, jakie osiągnęliśmy na przestrzeni ostatnich dwóch lat zwłaszcza z ZMS, wskazuje także jak wiele istnieje jeszcze dalszych możliwości na tym polu. Doświadczenia z działalności Koła ZMS przy Aeroklubie Poznańskim czy też sięgnięcie po nowe, wyższe formy współdziałania z ZMS, jakie zainicjowali działacze społeczni obu organizacji na terenie województwa kieleckiego, dowodzi, że i w tej płaszczyźnie możemy liczyć na poważne zaangażowanie działaczy społecznych. W tym miejscu z zadowoleniem należy zaakcentować wzrastający udział członków Klubu Seniorów Lotnictwa, a zwłaszcza kół terenowych Poznania, Krakowa i Gdańska (nie mówiąc o promieniującym na kraj środowisku warszawskim), w krzewieniu wiedzy lotniczej, a w szczególności w popularyzacji pięknych tradycji lotnictwa polskiego, jego udziału na frontach II wojny światowej w rozgromieniu faszystów.

Jeśli chodzi o Koła Lotnicze, stanowiące obecnie jedno z głównych źródeł napływu młodzieży na szkolenie lotnicze, to warto podkreślić korzystne zjawisko ożywienia ich działalności, co nawet, jak w przypadku Aeroklubu Białostockiego, znalazło swój wyraz w specjalizacji grup młodzieży w Kole Lotniczym. Na tym odcinku działalności należy się szczególnie wysoka ocena Społecznej Komisji Popularyzacji Lotnictwa w Krakowie, z jej wieloletnim przewodniczącym dr. inż. Andrzejem Samkiem, czy działaczom Aeroklubu Bielsko-Bialskiego ze Społecznego Komitetu Lotniczego w osobach: sekretarza KP PZPR Mariana Drewniaka i przewodniczącego Prezydium MRN Oskara Medrzaka.

Pożywanie szerokiego aktywności działaczy społecznych, jak wykazała praktyka, jest kapitalnym warunkiem dla realizacji statutowych zadań całej organizacji, dla zapewnienia stałego dopływu nowych utalentowanych kadr lotniczych, decydujących o utrzymaniu wysokiej międzynarodowej pozycji polskiego sportu lotniczego i jego właściwej rangi społecznej w kraju.

Równolegle z pomyślnym rozwojem działalności sportowej, Aeroklub PRL, jako jeden z głównych partnerów powołanego w listo-

padzie 1962 r. Głównego Komitetu Koordynacyjnego dla synchronizacji działalności obronnej i społecznie użytecznej, szczególną uwagę poświęcał sprawom stałego doskonalenia procesu wychowania i szkolenia przyszłych kadr lotnictwa wojskowego. Nie tylko przekroczenie zadań ilościowych, ale przede wszystkim stała poprawa jakości szkolonych w LPW dla potrzeb OSŁ stanowi o pozytywnych wynikach tego procesu. W 1966 r. wśród kandydatów do OSŁ oddaliśmy po raz pierwszy grupę młodych ludzi, którzy otrzymali obok świadectw ukończenia kursu lotniczego — świadectwo zdania egzaminu politycznego dojrzałości, w postaci legitymacji kandydackich PZPR.

Równie korzystnie przedstawia się wykonanie naszych zadań dla potrzeb wojsk powietrzno-desantowych. Coraz liczniejsza jest grupa spadochroniarzy-sportowców, którzy po odbyciu służby w formacjach popularnych „czerwonych beretów” trafiają do aeroklubów, służąc tu także pomocą i doświadczeniem zdobytym uprzednio, czynnie uczestnicząc w życiu sportowym.

W dziedzinie organizacji lotniczych imprez i zawodów w coraz większym zakresie będziemy stosowali dobór konkurencji o charakterze obronnym, jak to miało miejsce na przykład w ostatnich I Zimowych Zawodach Spadochronowych o puchar „Żołnierza Polskiego” w Jeleniej Górze.

Również, niezależnie od udziału w ćwiczeniach jednostek OTK, organizowanych przez sztab wojewódzkie, lotnictwo sportowe przechodzi do systematycznego treningu kadry w oparciu o jednolity plan szkolenia doskonałego, wnosząc tym samym poważny wkład w szeroką popularyzację spraw społecznej obronności na terenie swego działania.

Charakteryzując niektóre dziedziny społecznej działalności Aeroklubu PRL, nie sposób pominąć milczeniem sprawy tak istotnej jak przygotowanie kadr lotniczych do innych ważnych działów gospodarki narodowej. I tak w latach 1965—1966 Polskie Linie Lotnicze LOT załaziło 25 pilotów, lotnictwo sanitarne — 13, szeregi pilotów przeszło do pracy w lotnictwie gospodarczym (będącym jednostką o wyodrębnionej działalności gospodarczej w ramach Aeroklubu PRL), a pełni odpowiedzialne funkcje w Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Jeśli zważy, że jest to część lotniczej kadry o najwyższych kwalifikacjach zawodowych, legitymujących się na lotem rzędu paru tysięcy godzin na osobę (koszt 1 godziny lotu ca 800 zł), nie trudno określić, jak poważny jest udział Aeroklubu PRL w pracy na rzecz ogólnonarodowej gospodarki. To jest również jeden z poważnych odcinków naszej działalności, na pewno mniej znanych szerszym kręgom społeczeństwa, a niekiedy także ludziom bliżej interesującym się Aeroklubem PRL.

Drugą pozycją działalności lotnictwa sportowego na rzecz gospodarki narodowej są lotnicze usługi dla resortów rekreacji, lotnictwa i handlu.

Powołany do życia w 1960 r. Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych przy Aeroklubie PRL nie od razu zdobył sobie dzisiejszą pozycję. Jak każda rzecz nowa, jak w ogóle problem postępu w rolnictwie, miał swoich zagorzałych zwolenników i oponentów. Dziś popularny „Gawron”, unoszący się nad łakami, polami czy maszarami leśnymi, nie wzbudza sensacji. W ofensywie techniki, na froncie walki o nową wieś, o bardziej wydajne i nowoczesne formy gospodarowania, znaleźli się także ludzie spod znaku Aeroklubu PRL. Stale wzrastający obszar objęty zabiegami lotniczych zespołów Gdańska, Wrocławia, Olsztyna i Warszawy, wzrost asortymentu usług a wreszcie eksport usług lotniczych do krajów europejskich, a ostatnio również i Afryki — oto najbardziej widoczne znaki tendencji rozwojowych naszego lotnictwa gospodarczego. Wzrost wartości planowanych usług do 150% w ciągu trzech lat (1965 r. = 100%) mówi nie tylko o dużej dynamice i prężności organizacji stowarzyszenia, ale także oznacza określone efekty gospodarcze, dające milionowe oszczędności dla budżetu państwa.

Te wielostronne związki lotnictwa sportowego z całokształtem życia gospodarczego i społecznego naszego państwa określają szczególną pozycję działacza lotniczego Aeroklubu PRL, stanowiącego także często motoryczną siłę naszej organizacji, zajmującej się nie tylko działalnością wychowawczą i sportową, ale wypełniającą ważne zadanie dla gospodarki narodowej.

Problematyka ta znajduje niewątpliwie należne jej miejsce w toku prac VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL, ponieważ działalność zarządów Aeroklubów Regionalnych, siły kierowniczej i inspirującej działalność społeczną, stanowi decydujący czynnik dalszego rozwoju naszego lotnictwa sportowego.

Prezes

Zarządu Głównego Aeroklubu PRL  
STEFAN ANTOSIEWICZ

## Osiągnięcia szybownictwa w Polsce Ludowej

Rok	Zdobyto			Ustalono	
	odznak szybowcowych			rekordów	
	srebrnych	złotych	diamen-towych	krajo-wych	międzynarodowych
1947	6	1	—	2	—
1948	21	2	—	9	—
1949	23	—	—	5	1
1950	141	11	1	27	2
1951	147	23	—	18	2
1952	72	13	—	11	2
1953	97	41	10	14	3
1954	138	22	7	9	2
1955	118	13	4	11	2
1956	143	22	3	9	2
1957	142	43	8	5	1
1958	196	23	1	12	6
1959	230	66	14	16	4
1960	142	44	8	7	2
1961	285	43	20	5	1
1962	250	36	22	14	2
1963	348	61	9	9	7
1964	192	38	8	8	2
1965	145	67	21	7	2
1966	167	39	12	3	1
Razem	2 877	608	148	193	66



1





Pierwszym mistrzem sportu samolotowego został Andrzej Abiamowicz (na zdjęciu wyżej), który na samolocie polskiej konstrukcji i produkcji TS-8 „Bies” (z prawej) zainaugurował naszą walkę w tej dyscyplinie sportu lotniczego o rekordy świata. Uzyskał on na „Biesie” odległość w obwodzie zamkniętym — 2 884,6 km i wysokość 7 066 metry.



# R A N G A

## POLSKIEGO SPORTU LOTNICZEGO

JERZY POMIANOWSKI

**T**EN, chciał nie chciał, okolicznościowy, a tym samym oficjalny w formie artykułu, zaczęły od osobistych reminiscencji. Otóż parę dobrych już lat temu byłem wraz z grupą warszawskich pilotów w Jugosławii. Prócz Peli Majewskiej nie było wśród nas znanych na świecie znakomitości. Mimo to bez zmruczenia oka, bez lotów kontrolnych lasowano nas na wszystkie, nawet prototypowe szybowce i samoloty łącznie ze „świętościami narodowymi”. Szczyt zaufania wszakże stanowiła uczyniona mi propozycja, bym wykonał na „Żurawiu” kilka lotów szkolnych z będącym akurat na kursie synem Józefa Broz-Tito. Żeby pokazać kilkunastoletniemu wówczas Miszy coś z polskiej szkoły latania, coś co mogłoby mu ułatwić postęp na lotniczej drodze.

Myślę, że ten fakt najdobitniej świadczy o randze polskiego sportu lotniczego w świecie. O tym, że słowo Polak jest synonimem dobrego pilota. Bo przecież, choć ta niecodzienna propozycja akurat spotkała mnie, to z równym powodzeniem mógł się z nią zetknąć każdy z polskich instruktorów, znajdujących się w Belgradzie. Niczym się bowiem, dodajmy szczerze, wśród tychże instruktorów nie wyróżniam...

Popatrzmy na sprawę szerzej. Przed kilkunastu laty, zresztą na łamach naszego tygodnika, Ryszard Bitner rzucił myśl rozgrywania zawodów całorocznych w szybownictwie. Już wkrótce ta impreza stała się niezwykle popularna w kraju. Czy tylko? Za naszym przykładem poszli piloci czechosłowaccy, au-

striaccy, francuscy, szwajcarscy, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Niemieckiej Republiki Federalnej, żeby tylko wyliczyć ważniejsze kraje.

Ledwo polskie ligi szybowcowe zdążyły nabrać nieco rozmachu, a już znalazły uznanie i zastosowanie także za granicami PRL. Szereg krajów przyjęło za naszym wzorem system rozgrywek i zawodów szybowcowych.

Fakty te nie potrzebują komentarzy. Nietrudne też jest ich uzasadnienie. Jeszcze kiedy nie opadł na dobre pył na warszawskich rumowiskach, już Adam Zientek z powodzeniem prezentował w Szwajcarii „Sępa” — polski szybowiec zaprojektowany i zbudowany bezpośrednio po wojnie. Pierwsze lata pięćdziesiąte przyniosły udane ataki na tabelę rekordów światowych. Coraz więcej w nich pozycji należy do reprezentantów białoczerwonych barw. Wanda Szemplińska, Jerzy Wojnar, Lucyna Wlazło, Irena Kempa — nazwiska te nabierają rozgłosu w lotniczym świecie. Chwałę polskim skrzydłom przyniosła też zwycięstwa w międzynarodowych zawodach na Żarze i w Lesznie.

Tak się zaczęło i tak zostało. Albo, będzie to stwierdzenie bliższe prawdy, jest znacznie lepiej. Pojawili się nowi rekordziści. Zydorczak, Brzoza, Zachara, Badura, Ratusiński, Czmielówna, Józefczak, Kepka, Wróblewski, Dankowska — nie sposób wliczyć autorów wszystkich 59 rekordów międzynarodowych, które pobili bądź ustanowili polscy szybownicy w latach 1946—68. I najślawniejsza w tym gronie Pelagia Majewska,

jedna z dwóch na świecie posiadaczek medalu Lilienthala. Pilotka, która sama jedna pobili więcej rekordów międzynarodowych niż wszyscy (mci) piloci NRF-u czy Wielkiej Brytanii razem wzięci.

Rekordy, to tylko jeden powód do sportowej sławy. Przede wszystkim liczą się zwycięstwa w bezpośredniej walce. Zadebiutowaliśmy w 1956 roku w Saint Yan we Francji. Brązowy medal Mariana Gorzelaka zapowiedział czołowym szybownikom świata, że przybył im nowy groźny rywal. I rzeczywiście. Dwa lata później organizujemy mistrzostwa świata w Lesznie. Sukces organizacyjny idzie w parze z najwyższym triumfem sportowym. Adam Witek zdobywa mistrzostwo w klasie standard. W otwartej Edward Makula jest na piątym miejscu. Zaczyna się wspinała seria reprezentantów białoczerwonych barw na kolejnych spotkaniach najlepszych pilotów świata. W r. 1960 zdobywamy w Kolonii trzy tytuły wicemistrzowskie. Trzy lata później w Argentynie na najwyższym podium staje obok siebie dwóch Polaków — Jerzy Popiel i Edward Makula. Mistrzowski tytuł poparł Makula najdłuższym na zawodach przelotem otwartym, który przeszedł do historii szybownictwa z racji trasy prowadzącej kilkaset kilometrów nad bezludnymi rozlewiskami Parany.

Zwycięstwem bez precedensu zakończyły się ostatnio, rozgrywane w Anglii mistrzostwa świata. Debiutujący młodzi Polacy, którzy w ogóle po raz pierwszy występowali za granicą, zdobyli złoty — Jan Wróblewski i brązowy — Franciszek Kepka, medale. Ich starsi koledzy — Makula i Popiel uplasowali się na czwartych pozycjach. Osiągnięcie Wróblewskiego było tym większe, że walczył on w klasie otwartej na zwykłej „Foce 4”.

I znowu zagraniczni rywale zaczęli podglądać naszych mistrzów. Ich taktykę. Bez zbytniej żenady „czepać się” ogonów polskich szybowców. Loty z pomocą radii nie przestawały ich intrzygać. Dyskusje, które dotarły nawet do Komisji Szybowcowej FAI, prowadzone były w kierunku ograniczenia łączności radiowej z ziemią. Bo może Polacy latają tak dobrze na skutek instrukcji kierownictwa ełpij?

Przykład Kepki i Wróblewskiego ma więcej znaczeń. Oto w ciągu wielu lat wytworzyła się liczna czołówka pilotów wychynowych w Polsce. Mówi o tym liczba 148 odznak dia-

mentowych, które posiadamy. To jest o połowę więcej od Francji, a dwukrotnie od NRF-u czy USA. Dodajmy, że bardzo wielu pilotom brakuje już tylko jednego diamentu. A że te nasze diamenty mają swoją wagę przekonujemy się, gdy dochodzi do występów na zawodach za granicą. Ot choćby w ubiegłym roku. Kazimierz Gorzkiewicz został międzynarodowym mistrzem Węgier. Makula, laureat medalu Lilienthala FAI, był najlepszy w klasie standard na mistrzostwach USA i w ogólnej klasyfikacji zajął piątę miejsce. Na międzynarodowych zawodach w Orle zwyciężyli — Mirosław Królikowski i Jan Wróblewski w klasie otwartej, Franciszek Kepka — w standard, a Pelagia Majewska była druga w konkurencji pań.

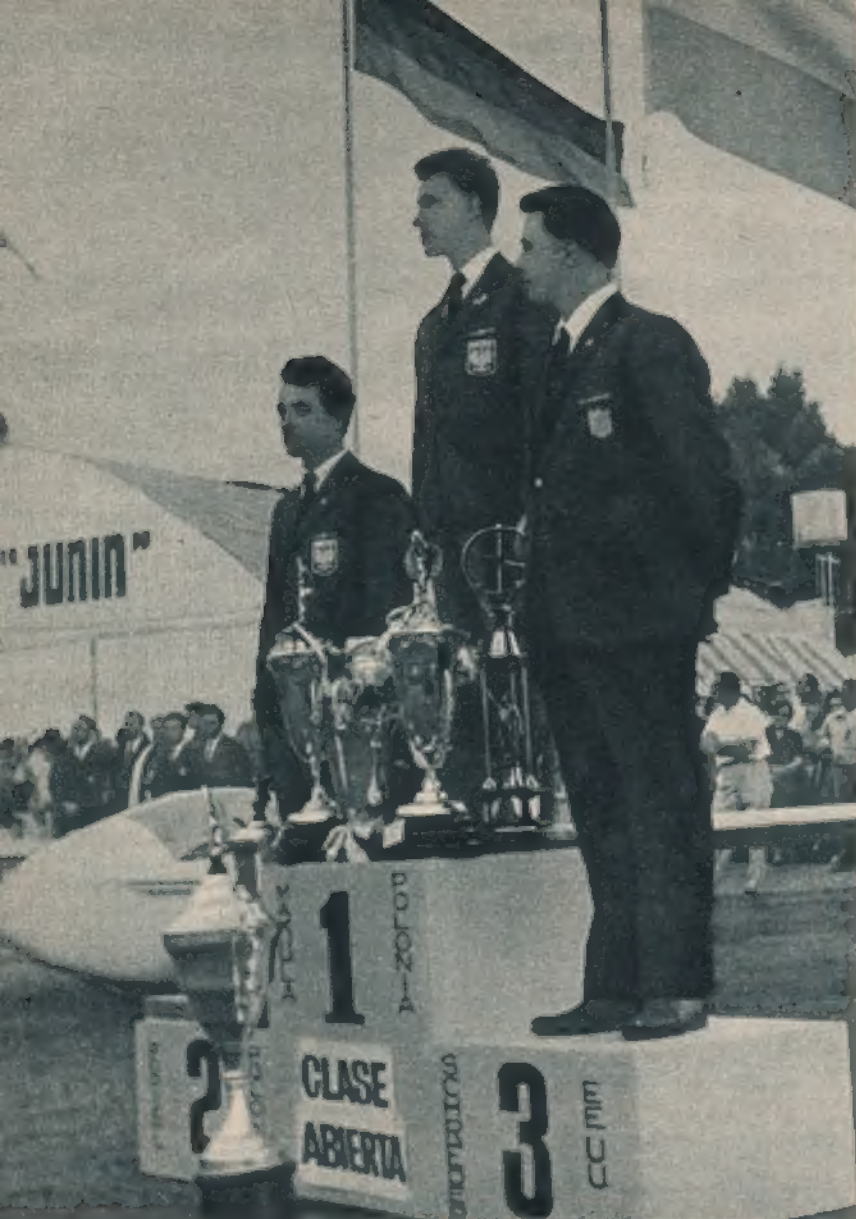
Tak bogata liczba sukcesów sportowych wysuwa naszych przedstawicieli na czołowe pozycje we władzach Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI. Głos polski, mówiąc potocznie, łączy się. Wiceprezydentem FAI jest prezes APRL Stefan Antosiewicz, a delegat polski jest także wiceprzewodniczącym Komisji Szybowcowej FAI.

O rezultatach, zdobyciach polskich szybowców można by bez końca. Ale choć może nieco w cieniu tej dyscypliny sportu rozwijają się pozostałe dziedziny lotnictwa, to jednak też mają znaczenie na miarę międzynarodową.



Czterokrotna mistrzyni Polski w sporcie spadochronowym, wielokrotna rekordzistka Antonina Chmielarczyk.





Luty 1963 roku, Argentyna. Licznie zebrani przedstawiciele Polonii południowo-amerykańskiej przeżywają niezwykle wzruszenia, niernadko w męskich oczach pojawiają się łzy... Bo oto na najwyższym podium mistrzostw świata staje dwóch Polaków i mazurek Dąbrowskiego brzmi przed wszystkimi innymi hymnami, a biało-czerwona flaga wędruje na najwyższy maszt.

Do światowej czołówki dochodzili w dobrych swoich okresach spadochroniarze. Bili rekordy świata w dzień i w nocy. Na mistrzostwach świata w Bratysławie nasze reprezentantki zdobyły trzy srebrne medale. Tylko o krok od zwycięstwa była tam Anna Franke. Na VI SpadMS w Orange (USA) znowu bardzo dobrze wypadły nasze panie. Maria Puchar zajęła tam czwarte, a Janina Krajewska piąte miejsce. W ubiegłym roku w Lipsku również w ścisłej czołówce znalazła się Antonina Chmielarczyk, pierwsza nasza spadochroniarka, która wykonała tysiąc skoków.

Ostatnio jesteśmy świadkami nowej fali w polskim spadochroniarstwie. Rekordy krajowe sypią się jak z rękawa. Doskonaliśmy sprzęt, który zbliża się do standardu światowego. Różnie liczba skoków, która wynosiła w ubiegłym roku blisko 27 tysięcy. Tylko czekać na sukcesy międzynarodowe. Pierwsze sygnały ku temu dał udział naszych skoczków w międzynarodowych zawodach w Złotych Piaszkach.

Wprawdzie minęła epoka Challenge'ów i współczesny samolot coraz bardziej staje się podobny do rakiety, ale mimo to sport samolotowy daje o sobie znać. Na przykład w postaci rekordów świata, których siedem pobili polscy piloci na polskich samolotach. Andrzej Abłamowicz pobił dwa rekordy na „Biesie” i jeden na „Iskrze”, a Ludwik Natkaniec jeden na „Biesie”, i aż trzy na „Iskrze”.

W sporcie samolotowym również zainicjowaliśmy imprezę, która

znajduje naśladowców za granicą. Jest to Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów. W tych emocjonujących zawodach „śmigłem i piórem” startuje każdego roku kilkadziesiąt załóg, wśród których są reprezentanci bratnich krajów.

O rekordy świata — w myśl hasła, że wszystko co najlepsze w niebie to musi być polskie — postarali się też piloci śmigłowcowi, którym trzykrotnie udało się osiągnąć najlepszy międzynarodowy rezultat.

Trudno o bardziej sympatyczny rodzaj lotniczego sportu niż „nadmęta konkurencja”, czyli balony. Polska jako jeden z nielicznych krajów kultywuje ten najstarszy sposób unoszenia się nad ziemią. I tu do pięknych tradycji dołączamy nowe sukcesy. Pod kierunkiem doświadczonych mistrzów Sławomir Makaruk i Jan Gawęcki zdobywają na zawodach w Holandii uznanie dla sportu balonowego w PRL.

Zwyczaj się przyjmować, że o randze sportu stanowią też liczba odznaczeń, medali, dyplomów. Dlatego, jakby w podsumowaniu osiągnięć sportów lotniczych w Polsce Ludowej, wyliczę parę z wyróżnień, które czołowi sportowcy otrzymali od władz państwowych. Tak więc mamy sześciu w szybownictwie i jednego w samolotach zasłużonych mistrzów sportu, a liczba mistrzów sportu w lotnictwie przekroczyła liczbę 170. Piloci otrzymali też 12 złotych Medali za Wybitne Osiągnięcia Sportowe oraz wiele srebrnych i brązowych. Trzech Polaków otrzymało najwyższe światowe wyróżnienie szybowcowe — medale Lilienthala, a aż 26 działaczy dyplomy Tissandiera.



Pierwszym Polakiem, który sięgnął po najwyższe trofeum — tytuł szybowcowego mistrza świata, był Adam Witke. Wyczynu tego dokonał w 1955 roku w Lesznie na szybowcu „Mucha Standard”.



To było dla zakochanych w tradycji Anglików prawdziwe zaskoczenie. Młodziutki polski pilot, który po raz pierwszy wyjechał za granicę, by debiutować na mistrzostwach świata — zwyciężył i to na szybowcu standard w klasie otwartej. Long Live Jan Wróblewski!



Laureatka medalu Lilienthala — Pelagia Majewska, Szybowiśka, która pobiła więcej rekordów międzynarodowych niż wszyscy piloci wielu krajów.



Kontynuując piękne tradycje balonowe z lat międzywojennych, młodzi polscy piloci pod kierunkiem doświadczonych mistrzów, uzyskali szereg cennych sukcesów w kraju i za granicą.

Foto: A. Abłamowicz, St. Jaśko, B. Koszewski (2), H. Kucharzski, T. Malinowski, J. Pomianowski, archiwum.





**K**IEDY słyszemy lub czytamy wiadomość, że piloci aeroklubowi dostali nowoczesny sprzęt — szybowce, samoloty, radiostacje — nie zwracamy większej uwagi na sformułowanie tej zawsze przecież radosnej nowiny. No to co, że DOSTALI? Ważne, że jest nowoczesny sprzęt.

Może dostali je od jakiegoś dobrego wujka lub cioci? Może w prezencie od przemysłu? A może w ogóle to dar narodowy?

Rzeczywiście, to jest dar od Polski Ludowej, bo uzyskany przebiegł za środki finansowe udzielone przez Państwo. Ale dar, na który trzeba było dobrze zapracować, zanim pierwsi piloci zajęli swe miejsca w kabinach.

## JAK SIĘ TWORZY POSTĘP TECHNICZNY

Wciąż mówimy o szybownictwie. Ale dotyczy to oczywiście wszystkich dziedzin techniki lotnictwa sportowego. Przykład szybownictwa jest tutaj tylko najbardziej wyraźny i typowy.

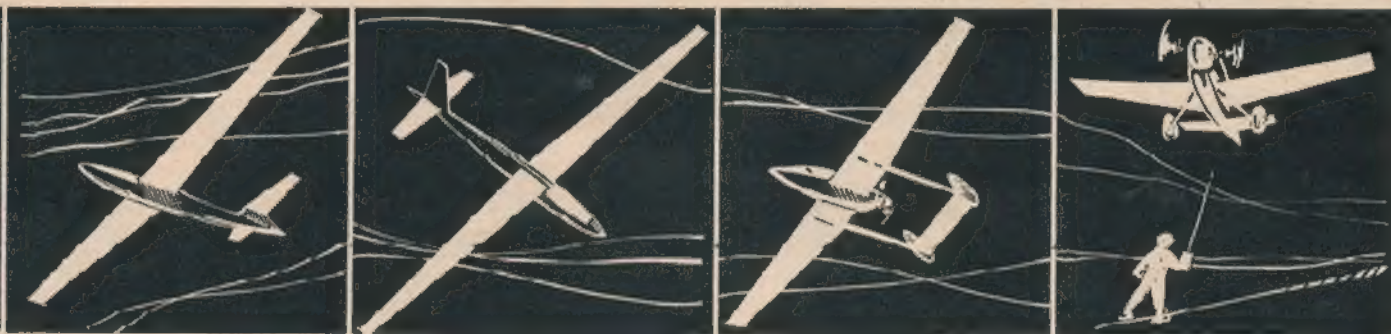
A więc najpierw trzeba wymyślić (w znaczeniu: przewidzieć) potrzebę istnienia nowego szybowca. Potem określić jego założenia techniczne i zlecić opracowanie poszczególnych faz projektowych. Przyjąć projekt i zlecić budowę prototypu. Czuwać nad przebiegiem prób, żądać zmian i ulepszeń. Decydować o przyjęciu prototypu, a potem szybowców z produkcji seryjnej. Czyli: cały czas trzymać rękę na pulsie. I płacić też, pilnie strzegąc: za co i ile. Bo szatać pieniędzmi nie ma z czego.

Z faktu, że wszyscy jesteśmy w pewnym sensie państwowi (i Aeroklub PRL ze swymi życzeniami, potrzebami oraz oszczędnie gospodarowanymi pieniędzmi na techniki i postęp, i przemysł lotniczy ze swymi biurami konstrukcyjnymi oraz zakładami), nie wynika wcale, że droga do sukcesu, czyli do gotowego produktu końcowego w postaci np. nowoczesnego szybowca, jest usiana różami.

To ciągła walka maksymalnych żądań Aeroklubu PRL z aktualnymi możliwościami przemysłu. A gdy z tej walki, w której z obu stron są zaangażowane nie tylko czynniki nau-



Inż. JANUSZ  
WOJCIECHOWSKI



# ABY NAM SIĘ LEPIEJ LATAŁO

## SUKCES — PILOT + SPRZĘT + OSPRZĘT

Oto prosty wzór na sukcesy w lotnictwie sportowym: doskonały pilot, nowoczesny sprzęt lotniczy i także wyposażenie. A więc aż dwa czynniki decydujące są związane z techniką. Był czas, gdy same kadry decydowały o wszystkim. Dziś też decydują kadry, ale dopiero wsparte wykształceniem i nowoczesną techniką.

### CO BYŁO PRZEDTEM?

Wiele powiedziano już na temat pilotów, sprzętu i wyposażenia. Wystarczy przejrzyć roczniki „Skrzydlatej Polski” z dowolnego okresu: z ostatniego roku, z ostatnich kilku lat czy też z całego dziesięciolecia. Nie było tylko o tym, co wprowadziło wyniki jednoznacznie choćby z podanej lektury, ale nigdy dotąd nie zostało sprecyzowane. Dlaczego? Po prostu przyjmuje się to za coś tak oczywistego, jak wspomniany na wstępie fakt **dostawiania** nowoczesnego sprzętu, jak jeszcze jeden obowiązek statutowy naszego Stowarzyszenia. O co chodzi?

Wzamy dla przykładu szybowiec. No cóż, lata się na nim, ustanawia rekordy, zwycięża w mistrzostwach, eksportuje. Jednym słowem wszyscy są z niego zadowoleni, ba, nawet dumni. I słusznie!

Ala co było przedtem? Przedtem trzeba było ten szybowiec: **zbudować — zaprojektować — zamówić.**

— Przed tym KTOS musiał w ogóle wpaść na pomysł, że właśnie taki, a nie inny szybowiec będzie potrzebny, uwzględniając wyprzedzenie w czasie, niezbędne dla jego opracowania i zbudowania.

Ten KTOS, to właśnie Aeroklub PRL, a ściślej — jego Służby Techniczne.

Przesadą byłoby twierdzenie, że wszystkie szybowce polskie, które zrobiły karierę krajową lub zagraniczną, powstały z inicjatywy, a nawet za pieniądze Aeroklubu PRL. Ale **PRAWIE WSZYSTKIE** — na pewno!

W ten sposób doszliśmy do „odkrycia”, że jest ktoś, kto myśli o przyszłości. I to jak dotąd, myśli wcale nieźle! Taki sobie prorok techniczny na nasz krajowy użytek, z którego nieraz korzystała przy okazji również światowa technika szybowcowa.

kowe i ekonomiczne ale także ambicje osobiste i zawodowe, wynika wreszcie twór kompromisowy — nowa udana konstrukcja, namiętność gasną. Pozostaje powszechne zadowolenie i wczorajsi przeciwnicy chwala szczerze jedni drugich. Aż do następnego zadania, gdy cała historia znów się powtórzy. Takie jest życie i taka jest codzienność rozwoju postępu technicznego.

Aeroklub PRL nie zawsze jest inicjatorem wszystkich nowych opracowań technicznych. Nieraz jego rola zawęża się do wprowadzenia do lotnictwa sportowego konstrukcji opracowanych z inicjatywy przemysłu. Ale i wówczas walka jest zażarta, bo idzie o to, aby wprowadzony sprzęt spełniał w maksymalnym stopniu wymagania użytkowników.

Dodajmy przy okazji, że klient krajowy, tzn. Aeroklub PRL, jest często bardziej wymagający niż niejeden nabywca zagraniczny. Ale czy to tak źle, gdy w stawie ospałych, acz solidnych karpi pojawi się szczupak?

Kto określa wymagania techniczne dla nowego sprzętu oraz czuwa, aby sprzęt wprowadzony spełniał wymagania naszego lotnictwa sportowego? Służby Techniczne APRL, wspierane opiniami społecznych Komisji Specjalistycznych oraz głosami bezpośrednich użytkowników — instruktorów, mechaników i pilotów z aeroklubów całego kraju. I to jest chyba prawidłowe.

### GDZIE JESTEŚMY?

Interesują nas dwa punkty widzenia: postęp techniczny w kraju oraz nasza pozycja na tle aktualnego poziomu światowego oraz poziomowi sąsiadów z krajów socjalistycznych.

Postęp techniczny w krajowym lotnictwie sportowym jest najwyraźniejszy w szybownictwie i jego osprzęcie, a więc tam, gdzie Aeroklub PRL ma największą do powiedzenia i w zasadzie spełnia rolę wiodącą.

Nasi piloci szybowcowi mają do dyspozycji na co dzień wachlarz sprzętu produkcji krajowej, spełniający praktycznie wszystkie potrzeby szkolenia i masowego wyczynu. To trwały dorobek, realizowany konsekwentnie od szeregu lat, przy twórczej współpracy Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego i przemysłu.

Przed dziesięć laty „Skrzydłata Polska” była inicjatorką dyskusji na temat radia w szybownictwie. Przed kilku laty twierdzono jeszcze poważnie, że radio to straszliwa groźba dla lotników, bo odwraca ich uwagę i nigdy nie wiadomo, czym się taki lot z gadającą skrzynką na pokładzie skończy. Dziś radio stało się czymś tak oczywistym, że nawet początkujący piloci LPW pierwszego stopnia twierdzą zgodnie, iż z radiem lata się pewnie, a więc — bezpiecznie.

Pierwsze masowe zastosowanie radia w naszym sporcie szybowcowym miało miejsce w 1964 roku na mistrzostwach Polski w Lesznie. Było tam w użyciu około 50 radiostacji polskiej konstrukcji i produkcji RS-2A. Radiostacje te, opracowane przez przemysł z inicjatywy Aeroklubu PRL, służyły wiernie naszym szybownikom w wielu zwycięskich wyprawach na wody zagraniczne, także za ocean.

Obecnie przechodzi próby użytkowe prototyp następnej radiostacji szybowcowej polskiej konstrukcji, RS-3. Jest to całkowicie tranzystorowa radiostacja miniaturowa zapewniająca łączność radiotelefoniczną na pięciu kanałach. Jest ona ponad trzy razy lżejsza od radiostacji RS-2A (ciężar RS-2A wraz z zasilaniem — 10,5 kg, ciężar całkowity RS-3 wynosi tylko 3,25 kg), czterokrotnie mniejsza, a zasięg ma większy niż jej znana poprzedniczka, która ponadto miała tylko trzy kanały łączności.

Sprawdzony zasięg współdziałania dwóch radiostacji RS-3, jednej znajdującej się na ziemi, drugiej — w szybowcu na wysokości 1000 m, wynosi 130 km (w tych warunkach zasięg radiostacji RS-2A wynosił 110 km). Jak dotąd, szybownicy żadnego z krajów socjalistycznych nie posiadają takiego sprzętu.

Nowe urządzenie SAT-5, to oszczędna szybowcowa aparatura tlenowa do lotów wysokościowych do 12000 m. W 1966 roku była ona w próbnym użytkowaniu. W roku bieżącym pojawiły się już w aeroklubach seryjne aparaty tlenowe SAT-5, które nie mają równorzędnego odpowiednika w żadnym z krajów socjalistycznych.

W końcowej fazie prób użytkowych znajduje się nowy sztuczny horyzont akrobacyjny SHA-1





Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI (2)

z miniaturowym zasilaczem tranzystorowym. Jak dotąd (z krajów socjalistycznych tylko CSRS posiada odpowiednik naszego SHA-1).

Porównując nasze osiągnięcia techniczne szybownictwa, wprowadzone już do użytkowania, z aktualnym poziomem światowym można stwierdzić, że:

● Poziom techniczny i ilościowy seryjnych szybowców wyczynowych i innych będących w dyspozycji naszych pilotów aeroklubowych wciąż stanowi czołówkę światową.

● Nowy osprzęt szybowcowy jest na dobrym średnim poziomie światowym. W tej dziedzinie uzyskano w ostatnich latach duży postęp, zmniejszający dotychczasowy dystans od czołówki światowej.

Jeśli chodzi o szybowce wyczynowe najwyższej klasy, przeznaczone m. in. dla przyszłorocznych mistrzostw świata, to za wcześniej jest o nich mówić. „Foka-5” została już pomyślnie oblatana; czekamy na „Zefira-4”.

#### „POLSKI KLUCZ”

Przygotowanie polskich ekip szybowcowych na mistrzostwach świata — to właściwie oddzielny temat. Można powiedzieć bez przesady, że jak dotąd żadna ekipa zagraniczna nie dorównuje naszej pod względem poziomu obsługi technicznej. Zaczęło się to od Szybowcowych Mistrzostw Świata w 1960 roku w Kolonii (NRF). Każde następne mistrzostwa wnoszą do wyposażenia naszej ekipy nowe elementy techniczne, często unikalne.

Nie miejsce tutaj na przypomnienie o nielicznej przecież ale dobranej obsłudze technicznej, która, gdy trzeba było, potrafiła dokonywać cudów sprawności. Interesuje nas sprawa zasadnicza — koncepcja.

Nasza obsługa techniczna jest z góry przygotowana na wszelkie okoliczności i warunki pracy. Świetnie przemyślany, choć z konieczności transportowych bardzo niewielki, zestaw narzędzi daje możliwość wykonywania różnych prac warsztatowych. Są tam nawet promienniki podczerwieni, przyspieszające suszenie klejów i lakierów.

Dziś nasza obsługa techniczna cieszy się wysokim autorytetem na zawodach międzynarodowych. Zwracają się do niej często o pomoc i poradę.

A zaczęło się to właśnie na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w NRF. Na lotnisku w Kolonii trwały przygotowania do otwarcia tej wielkiej imprezy. Organizatorzy zamierzali uruchomić duży zespół prądu twórczy. Niemiecka obsługa techniczna miała kłopoty z odkręceniem jakiejś wielkiej nakrętki. Wtedy majster — szef obsługi sięgnął po młotek i przecinak, pokazując stojącemu opodal mechanikowi z naszej ekipy ten, jak się wyraził złośliwie, „polski klucz”. Nasz mechanik bez słowa podszedł do polskiego wozu technicznego i na oczach wszystkich wyjął jeden ze znormalizowanych pojemników, a następnie powrócił do Niemców zmagających się przecinakami z oporną nakrętką. Otworzył lakierowany pojemnik, w którym spoczywał komplet kluczy o różnych rozmiarach, i wciąż bez słowa podał go majstrowi.

Trzeba było widzieć twarz niemieckiego majstra! Zaczzerwieniał się po uszy. Sprawnie odkręcił nakrętkę, a następnie osobiście odniósł cały komplet do naszego wozu. Odchodząc tyłem, kłaniając się bez przerwy. Wszystko się odbyło w milczeniu, ale Niemcy dobrze zrozumieli naukę.

Potem rozpoczęły się zawody. Nasi piloci zaczęli zwyciężać, a sprawność obsługi technicz-

nej była pilnie obserwowana przez Niemców i innych uczestników mistrzostw. Ale teraz nie było złośliwości i drwiących uśmiezków. Teraz uczono się od nas.

I to też jest wynikiem postępu technicznego w polskim lotnictwie sportowym.

#### DUŻE RZECZY W MAŁYM LOTNICTWIE

Małe lotnictwo — to modelarstwo. I tej dziedzinie sportu lotniczego nie ominął świadomie realizowany rozwój postępu technicznego. Tak więc Aeroklub PRL jest pierwszą i jedyną dotąd organizacją w kraju, która zapoczątkuje dość systematycznie swoich najlepszych zawodników w wielokanałowej aparatury do zdalnego kierowania modelem doprowadzane z za granicy. Jest też pierwszą i jedyną dotąd organizacją, która zajęła się seryjną produkcją krajowych jednokanałowych aparatów kierujących. Właśnie dzięki staraniom Aeroklubu PRL przemysł krajowy rozpoczął produkcję rezonatorów lawarowych i miniaturowych przekładników ujawniających, z czego obecnie mogą korzystać także radiomodelarze z innych organizacji. Wreszcie — przygotowuje się produkcję krajową nowoczesnych mechanizmów wykonawczych dla radiomodeli.

#### W POGONI ZA DOSKONAŁOŚCIĄ

Omawiając problemy techniczne Szybowcowych Mistrzostw Świata rozegranych w 1968 roku w Lesznie pisaliśmy wówczas w „Skrzydlatej Polsce”, że przyszłość szybownictwa wyczynowego najwyższej klasy, to tworzywa sztuczne i komputery.

Dziś jesteśmy już prawdopodobnie na pułapie możliwości w zakresie klasycznej technologii i aerodynamiki szybowcowej. Dalszy radykalny wzrost doskonałości szybowców będzie możliwy na drodze nowej technologii (mam na myśli laminaty szklane, które jak dotąd wykazują przewagę nawet nad metalem) i aerodynamiki tzw. indywidualnej. Rzecz w tym, że projekt aerodynamiczny opracowuje się kompleksowo dla konkretnego szybowca. Tutaj wszystko jest podporządkowane jednorazowym optymalnym cechom obliczeniowym przez maszyny matematyczne. Elementy opracowane dla danego szybowca wcale nie muszą być dobre dla innych. Teraz nowy szybowiec przestaje być zlepkiem znanych profili, układów i danych statycznych. Jest jakby skrojony od nowa, najlepiej i nieopowtarzalnie. Wielką rolę odgrywa przy tym badanie modelowe na elektrycznych maszynach cyfrowych i analogowych, a także — tunelowe.

Jesteśmy prawdopodobnie w punkcie zwrotnym w technice szybowcowej. Coraz częściej będzie się ona zbliżała do metod wielkiej techniki lotniczej. Nowoczesna chemia i technika odcienienia zastąpi rękodzieło, pozwalając niewielkiej liczbie wysoko wykwalifikowanych pracowników robić to, co dotychczas czynili dziesiątki i setki osób pracujących metodami klasycznymi. Stąd też nowa wielka szansa dla krajów o dużych możliwościach technologicznych i obliczeniowych. A więc wysoko uprzemysłowionych. Mówiąc inaczej: przyszłość czołowej techniki szybowcowej zaczyna zależeć nie tylko od współzawodnictwa mózgów ludzkich, ale także mózgów elektronicznych oraz nowoczesnej technologii.

W tej sytuacji rychło pojawienie się licznych szybowców o doskonałości 45-50 nie powinno być czymś zaskakującym. Taki jest nakaz chwili.

Oczywiście, sama doskonałość to jeszcze nie wszystko. W praktyce zawodniczej różnice w zakresie doskonałości np. 43-45 są mało zauważalne. Zwłaszcza, gdy wiąże się z tym inne cechy pilotażowe i użytkowe porównywanych szybowców. Dopiero suma tych cech stanowi o rzeczywistej wartości szybowca.

Niedaleka przyszłość osprzętu (a więc już teraz — szosę, jeśli chodzi o zaawansowany bieg opracowywania), to komputery. Są to miniaturowe przeliczniki elektroniczne (lub inne) odczytujące pilota szybowcowego od wszelkich czynności ubocznych związanych z nawigacją, obliczaniem dołotów itp. Pilot ma przede wszystkim obserwować oraz oceniać sytuację meteorologiczną i w oparciu o dane komputera podejmować optymalne decyzje taktyczne.

Wbrew pozorom, to nie będzie zawężenie udziału człowieka w sukcesie sportowym. Przeciwnie! Pilot odciekający od licznych czynności ubocznych będzie mógł lepiej oceniać sytuację i odbierać więcej wrażeń, nawet estetycznych. Dopiero wtedy nadużywane obecnie twierdzenie o pięknie apertury szybowcowego znajdzie właściwe uzasadnienie.

#### O TYM, CZEGO NIE MA

O samolotach można pisać bardzo dużo, albo bardzo mało. Wybieramy tę drugą drogę. Fakt pozostaje faktem, że Aeroklub PRL nie rozporządza jeszcze nowoczesnymi krajowymi samolotami z prawdziwego zdarzenia. Nie jest też czynnikiem wiodącym przy ich projektowaniu. Tym zajmuje się przemysł lotniczy. Ale faktem jest również to, że pierwsze „Włgi-3” przechodzą próby egzaminu użytkowego w aeroklubach. Wprawdzie nie spełniają one jeszcze wszystkich życzeń i wymagań przyszłych użytkowników, ale są wreszcie realne szanse na doprowadzenie tej sprawy do końca. Zarządza się też import samolotów akrobacyjnych z ZSRR i CSRS, a także próby własnych poczyną w tej dziedzinie.

Podobnie jest z kilkoma innymi tematami technicznymi z różnych dziedzin sportu lotniczego.

#### ROLA AEROKLUBU PRL W ROZWOJU TECHNICZNYM POLSKIEGO LOTNICTWA SPORTOWEGO

Taki właśnie tytuł powinien nosić powyższy artykuł. Ale w istocie chodzi przecież tylko o to: ABY NAM SIĘ LEPIEJ LATAŁO. Coraz lepiej!

Rozwój techniczny w lotnictwie ma tylko przeszłość i przyszłość. To co się robi dziś, to już przeszłość, o której będziemy wiedzieli może za rok, może za kilka lat. A to o czym już dziś się myśli, to jakby pasjonująca wizja fantastyczno-naukowa. To porywająca WIELKA PRZYGODA techniczna.

Zyczymy więc pomyślnych wiatrów tym wszystkim, którzy znajdują się stale w marszu, zawsze w drodze.



Pierwsze zdjęcie nowej radiostacji szybowcowej RS-3. Była ona eksponowana na tegorocznej Wystawie Osiągnięć Polskiej Myśli Badawczej, co nadaje wysoką rangę tej konstrukcji.



# «ISKRY» NA START

**Z**IMA. Na polach śnieg. Pomimo to na lotnisku Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie ożywiony ruch. Kilkanaście szkolno-treningowych „Iskier” czeka na swoją kolej startu. Wokół nich krzątający się pracowitością mrówek technicy i mechanicy. Na swych stanowiskach, niewidoczni na pierwszy rzut oka, czuwają kontrolerzy ruchu lotniczego, radarzyści. Sprawnie kieruje ruchem kierownik lotów. I oczywiście piloci — zdrowi, młodzi, pełni życia, lotniczej wiedzy i umiejętności pilotażowych, ludzie z otwartymi głowami.

Co chwila z uprzątniętego pasa startowego, wyraźnie odcinającego się od zimowego pejzażu, odrywają się na śmigłych „Iskrach” i z mocą kilku tysięcy koni mechanicznych mkną w niebieską przestrzeń. Bo choć czują się na lotnisku jak u siebie w domu, to jednak ich żywiołem jest powietrze, pasją życiową latanie, a miłością lotnictwo. To nie, że zadania stawiane w powietrzu są coraz trudniejsze i wymagają nierzadko ogromnego wysiłku. W sukurs przychodzi wtedy nabyta w czasie szkolenia wiedza i umiejętności, opanowanie i zimna krew, kondycja psychiczna i fizyczna, technika i ludzie lotnictwa.

Dzisiaj na szkolnym lotnisku „dorosłe” latanie — latają wyłącznie instruktorzy piloci OSL. Już jednak wkrótce nowy zastęp podchorążych OSL zasiądzie za sterami „Iskier” pod okiem właśnie szkolnego instruktora-pilota. Sporo lotów i wiele godzin muszą spędzić razem w powietrzu, nim instruktor zdecyduje się na dopuszczenie ucznia do lotu samodzielnego. W sumie jednak od latania w aeroklubie na szybowcach w ramach Lotniczego Przystosowania Wojskowego I stopnia, poprzez szkolenie na samolotach tłokowych w ramach LPW II stopnia, do samodzielnego pilotowania samolotu odrzutowego „Iskra” upływa zaledwie niewiele ponad 2 lata. Nie koniec jednak na tym. Podchorążowie OSL jeszcze w szkole, na ostatnim, trzecim roku nauczania zasiadają za sterami samolotów bojowych. Większość z nich kończąc szkołę wraz ze szlifami oficerskimi otrzymuje również świadectwo pilota wojskowego III klasy.

Pomimo tych niewątpliwych osiągnięć i ciągłego postępu w nauczaniu i szkoleniu, już w najbliższym czasie nastąpi dalszy bardzo poważny krok w systemie dydaktycznym OSL. Sławna „Szkoła Orląt” zostaje bowiem wyższą uczelnią techniczną. Jej słuchacze w nowym, czteroletnim programie nauczania zdobędą dyplom inżyniera. Ogromny to postęp, wymagający wielkiego i rzetelnego wysiłku kadry jak i samych podchorążych. Wierzmy jednak w ostateczny sukces. Bowiem lotnicy — to twardzi, nie bojący się trudności i gorąco kochający swoją Ojczyznę ludzie. Zrobią więc wszystko, by ciągle przysparzać chwały polskim skrzydłom. (kh)







## Liść młodego pilota wojskowego

### **PIERWSZE SKRZYDŁA W AEROKLUBIE**

Kochana Redakcjo!

Ukończyłem sławną Oficerską Szkołę Lotniczą im. J. Krasickiego, popularnie zwaną Szkołą Orłąt, w Deblinie. Jestem młodym oficerem-pilotem, kocham swój zawód, osiągnąłem swój cel. Dlatego chciałbym na łamach „Skrzydlatej Polski” podkreślić, że nie zapomniałem o pilotach-instruktorach Aeroklubu PRL, którzy pierwsi wprowadzili mnie i moich kolegów, obecnie pilotów wojskowych, w świat szybowców, spadochronów i samolotów, w świat nieprzemijających przygód. Oni pierwsi dostarczyli nam wielu przeżyć i odczuć estetycznych związanych z lotnictwem, tzn. z pięknem. Instruktorzy aeroklubowi pomogli mi i moim kolegom w utrwaleniu miłości do wszystkiego co lata, do lotnictwa.

Nigdy nie zapomnę ich bardzo serdecznego i szczerego stosunku do adeptów i wielbicieli lotnictwa. Pamiętam z jaką cierpliwością poprawiał i tłumaczył mi moje błędy pilotażowe mój instruktor szybowcowy p. Józwiak, który pierwszy przypisał mi skrzydła. Pamiętam, jak bardzo przeżywałem mój pierwszy samodzielny lot na „Musze”. Bardzo miłe wspominałem instruktorów szybowcowych ze Szkoły Szybowcowej w Jeżowie, którzy zapoznawali mnie z lataniem w górach.

Nie utracam bliskich kontaktów ze swoimi instruktorami z APRL-u, ale proszę mi wierzyć, że często wspomnamy ich w gronie kolegów i są oni nam bardzo bliscy.

Dlatego za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski” pragnę złożyć najserdeczniejsze podziękowania wszystkim instruktorom i pracownikom Aeroklubu PRL za ich ciężką, odpowiedzialną, ale także piękną pracę. W szczególności chcę wyrazić swą wdzięczność i podziękowanie p.p. Józwiakowi, Musze i Spotowskiemu z Aeroklubu Łódzkiego oraz p.p. Lidzi Pazio i Julianowi Ziobro ze Szkoły Szybowcowej w Jeżowie.

Tobie, Droga Redakcjo i Twym czytelnikom śię moc lotniczych pozdrowień.

Twój wierny czytelnik  
ppor. pł. ANDRZEJ KRASON



**ZDJĘCIA: WAF — STANISŁAW IWAN**





# RAJD

## I OTK

**Z**APYTANY w wywiadzie prasowym o to, jaki jest udział organizacji społecznych i młodzieżowych w systemie Obrony Terytorialnej Kraju, Główny Inspektor OTK, wiceminister Obrony Narodowej, gen. dyw. Grzegorz Korczyński, stwierdził, że w systemie tym szczególna rola przypada — obok innych organizacji — Aeroklubowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Z uwagi na swój masowy i społeczny charakter, zgodnie ze słowami generała, Aeroklub PRL ma możliwość szerokiego zaznajamiania z zagadnieniami obronnymi zarówno swoich członków jak i ogółu obywateli.

To, co powiedział generał Korczyński, przyszło mi na myśl — w związku z moimi przygotowaniami do kolejnego, VI Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów.

Co ma jedno do drugiego? — mógłby ktoś zapytać. Jakże powiązania mógłby mieć rajd z zagadnieniami obronnością kraju? Chyba tylko takie, że piloci i dziennikarze latają na samolotach stanowiących własność Aeroklubu PRL, a ten z kolei jest jedną z tych organizacji, o których mówił Główny Inspektor OTK.

Tak, to też. Ale, bynajmniej, nie tylko to.

W roku 1964 (maj) trasa trzeciego rajdu przebiegała przez Gdańsk. Oto samoloty rajdowe po przylocie na gdańskie lotnisko Wrzeszcz. Foto: A. Ziemiński



Spróbuję podejść do tej sprawy z „innej beczki”. Jak to wygląda właśnie z mojej, osobistej pozycji, wielokrotnego uczestnika rajdów dziennikarzy i pilotów? Czy fakt, iż ja i wielu takich jak ja latało na rajdach, ma jakiejkolwiek znaczenie w umocnieniu obronności kraju? Czy ma to w ogóle sens z tego punktu widzenia?

Otóż ma. Pozornie niedostrzegalnym, w rzeczywistości głębokim. Ma znaczenie dwustronne: dla państwa i dla samych uczestników rajdów, pilotów i dziennikarzy, osobliście.

Mam wrażenie, że należałoby tu rozpatrzeć tylko korzyści, jakie z uczestnictwa w rajdach czerpią w aspekcie obronności dziennikarze. Z pilotami bowiem sprawa jest zu-

dowolony, że odwalił kawał dobrej roboty. Piszę jeszcze od niechcenia „problemowy” artykuł o tym jak zmienić rajd, aby był lepszy i posyła go ekspresem do „Prasy Polskiej”.

Biedak. Nie wie, że razem z nim „rzucił” do wiadomości władz całe sterty problemów (może nawet i ważnych) sporo innych dziennikarzy. Nie wie, że władze by musiały — jednak zważyć, gdyby zechciały od razu wziąć się za ich realizowanie. Nie wie (chyba), że jego projekty „odlotniczenia” rajdu to nie tylko zwykła taniaoch, ale i rzecz szkodliwa.

Otóż to: rzecz szkodliwa dla obronności kraju. Bowiem nie zawaham się stwierdzić, że właśnie



Dziennikarze i piloci, biorący udział w V Rajdzie (czerwiec 1964 r.), odwiedzili jednostkę wojsk Obrony Terytorialnej Kraju. Na zdjęciu: zastępca Głównego Inspektora OTK, gen. bryg. Tadeusz Hupatowski i uczestnicy rajdu. Foto: R. Koszewski

pełnie krótka: dla nich każdy rajd to jeszcze jedna sposobność porządnego polatania, a więc — sposobność dalszego udoskonalania umiejętności pilotażowo-nawigacyjnych, a przynajmniej zachowywania dobrej formy na aktualnie przez poszczególnych pilotów utrzymywanym poziomie. Zaś poziom reprezentowany przez kadrę pilotów sportowych — to rzecz nie do pogardzenia dla OTK.

Są ludzie, którzy z niewiadomych powodów chcieliby zdeprecjonować rajd pod względem lotniczym i za wszelką cenę sprowadzić go do roli dobrej okazji dla dziennikarzy w celu zrobienia wygodnej li tylko przejażdżki od miasta do miasta, udziału w spotkaniach z władzami terenowymi, wygodnego i w towarzyskiej ciepłarniano-klubowej atmosferze usku-tecznionego sposobu „zakoszenia” tematów z tzw. terenu. Odlotniczyć rajd! Po co taki nacisk na lotnicze konkurencje rajdu? Po co te cholerne „ściganie się”, studiowanie wraz z pilotem map, kapowanie się na wskazaniach przyrządów pokładowych, orientowanie się w terenie, nabijanie sobie głowy znajomością punktów charakterystycznych trasy (znów mapa!). Od czego jest facet, który siedzi w pierwszej kabinie?

Oto „filozofia” tych ludzi. Machnie potem taki do swego organu dwa-trzy kawałki napęczniałe „problemami”, „zagadnieniami”, „ekonomiką”, „rzuci” te problemy łaskawie pod szybką uwagę kompetentnych władz i oniemiałego z wrażenia społeczeństwa, i... jest za-

nie przez pomniejszanie lotniczych elementów rajdu wiedzie droga do wzmocnienia tej obronności. Godny pożałowania jest ten, kto tego nie widzi. I całe szczęście, że dzięki w porę wszczętej obronnej kampanii prasowej (pochwalił się: to ja pierwszy uderzyłem na alarm) — ludzie z głową na karku i latami służby spędzonej w wojsku nie dopuścili do pozbawienia niezwykle cennej cechy rajdu, jaką jest jego wysoki poziom od strony pilotażowo-nawigacyjnej.

Wróćmy jednak do postawionego poprzednio pytania: jakie korzyści czerpie z uczestnictwa w rajdach, w aspekcie obronności, dziennikarz? Dodajmy: młody, bystry dziennikarz, chłop pełen fikry, fantazji, zdrow fizycznie, energiczny, a więc potencjalny kandydat na obrońcę kraju?

Od razu należy stwierdzić, że aby mógł rzeczywiście coś skorzystać, musi być prawdziwym, wartościowym członkiem załogi, towarzyszem pilota. Bo od niego to przede wszystkim ma okazję nauczyć się tak pasjonującej rzeczy jak umiędniczenia i posługiwania się — w warunkach zbliżonych do bojowych — mapą wojskową. Jeśli był w wojsku, to może już trochę zapomniał, jak to się robi, a tu ma okazję, aby sobie przypomnieć; jeśli nie był — umiędniczenie taka przyda mu się podwójnie.

Dałby: czy do pogardzenia jest okazja, aby zrozumieć na czym polega misterium zwane wykreśleniem trasy lotu? Aby się tego nauczyć, w prywatnych szkołach lotniczych na Zachodzie płacą ludzie



grube dolary, funty lub franki, nie mówiąc już o zachodniomiejscowych markach. Na rajdzie wystarczy uczyć się posiedzieć wraz z pilotem po parę godzin wieczorkiem przed każdą nową konkurencją, aby to pojąć. Trzeba go tylko poprosić o taką samą mapę, jaką ma on, zaoszczędzić ołówki, przygotować cyrkiel, linijkę z dokładną podziałką, trójkąt kreslarski, kątomierz... i uważać co robi pilot. Nie wstydzę się prób o wyjaśnienia i informacje. Raczej, że wykreślenie trasy lotu, tzw. jej obliczanie — to zajęcie zupełnie rewelacyjne dla tego, który nie wie na czym to polega. Oczywiście bez przesady: mam tu na myśli korzyści płynące ze znajomości o co tu chodzi, bo przecież tak czy inaczej tylko pilot, a nie dziennikarz jest odpowiedzialny za wykreślenie trasy i tylko on to potrafi szybko i skutecznie zrealizować. Ale nie zaszkodzi orientować się i w tej dziedzinie. To również może się przydać w określonych warunkach, gdy tego zażąda obronność kraju.

Sprawa samego lotu. Uważam, że dla człowieka „z nerwem” traktowanie go tylko jako żywego balastu w tylnej kabine jest nie do zniesienia. Tak zwane wozenie d... po niebie (WDPN) — to dyshonor, po prostu lotniczy brak cech męskości. I tu, z tego miejsca, wzywam Was towarzysze po pierwsze: pamiętajcie, aby w czasie lotu po trasie aktywnie pomóc pilotowi w obserwowaniu terenu i znajdowaniu ukrytych w nim znaków, w identyfikacji trudnych do znalezienia obiektów, pamiętajcie nauczyć się prowadzenia maszyn na krótkich odcinkach trasy, przez co dacie pilotowi możliwość szybszego i dokładniejszego naniesienia na mapę znaków, względnie wykreślenia nowych kursów. Zapewniam: to nie trudnego, a wręcz pasjonujące. No i — sprawie obronności kraju na pewno nie zaszkodzi!

Generał Korczyński w swej wypowiedzi stwierdził, że zadaniem systemu obrony terytorialnej kraju jest m. in. zwalczanie powietrznych i morskich desantów nieprzyjacielskich grup dywersyjno-rozpoznawczych, przygotowanie społeczeństwa do obrony przed zbrojną działalnością wroga. Mają swą wagę te słowa, czas o tym otwarcie zacząć mówić, gdy się upowszechnia sprawa obronności.

Sądzę, że gdy dziennikarze sami mocniej włączą się do aktywnego udziału w rozgrywaniu lotniczych konkurencji rajdu, to nie tylko odniosą osobiste z tego korzyści, ale będą lepiej potrafili upowszechniać sprawy obrony terytorialnej kraju w społeczeństwie. Lepiej i skuteczniej będą umieli wytłumaczyć czytelnikom na czym polega powszechna samoobrona w warunkach współczesnego zagrożenia, jak przyczynić się do zapewnienia należytej gotowości obronnej całego organizmu państwowego, jak bronić tego organizmu w warunkach różnorodnego oddziaływania przeciwnika.

„Z satysfakcją można stwierdzić, że organizacje społeczne i młodzieżowe (a więc i Aeroklub PRL — przyp. mój) wniosły w wyniku swej dotychczasowej działalności duży wkład w dzieło przygotowania społeczeństwa do obrony i samoobrony” — powiedział generał Korczyński.

Nie ulega dla mnie wątpliwości, że Samolotowe Rajdy Dziennikarzy i Pilotów, w ich obecnej postaci, dotychczasowej działalności duży wkład w dzieło przygotowania społeczeństwa do obrony i samoobrony — powiedział generał Korczyński.

JERZY E. ZARĘBSKI

## AEROKLUB GRUDZIĄDZKI I SZKOŁA SZYBOWCOWA W LISICH KĄTACH POD JEDNYM KIEROWNICTWEM

**G**RUDZIĄDZ ma bogatą tradycję lotniczą. W okresie międzywojennym istniały tu na przykład: Wyższa Szkoła Pilotów, Oficerska Szkoła Lotnicza oraz Szkoła Strzelania i Bombardowania. W murach tych uczelni zdobyli „ostrogę” zwycięzcy wielu powietrznych bitew z hitlerowską „Luftwaffe” na wszystkich frontach II wojny światowej. Nic dziwnego, że zaraz po zakończeniu działań wojennych w nadwiślańskim grodzie powstało Koło Lotnicze, które dało początek Aeroklubowi Grudziądzkiemu i Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach.

Z dniem 1 stycznia br. decyzją Zarządu Głównego APRL nastąpiło połączenie Aeroklubu Grudziądzkiego i Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach. Kierownikiem całości został Józef Sitarski, dotychczasowy komendant ośrodka w Lisich Kątach. Warto zatem omówić dorobek obydwu placówek na przestrzeni ostatnich lat.

W grudniu ubiegłego roku odbyło się walne zgromadzenie Aeroklubu Grudziądzkiego. Obrady zbiegły się z 10-leciem działalności klubu od chwili jego reaktywowania. Jubileusz wypadł nie najlepiej. Obrady przebiegały nieco inaczej, niż to się zwykle praktykuje. Był referat sprawozdawczy, przeprowadzono wybory, a dopiero później, już podczas obliczania głosów, rozpoczęła się dyskusja. W tej sytuacji skład zarządu nie uległ większej zmianie. Prezesem wybrany został ponownie Bolesław Ahl — dyrektor Zakładów Mięsnych, wiceprezesem Józef Sitarski, sekretarzem mgr Marian Sadowski — dyr. Technikum Mechanicznego, skarbnikiem Stefan Mondrzejewski — członek sekcji samolotowej i szybowcowej. Na krajowym zjeździe APRL, Aeroklub Grudziądzki reprezentował będą: B. Ahl, J. Sitarski, T. Ruciński.

Tymczasem krytyczne wystąpienia dyskutantów: Romana Mielcarskiego, Fryderyka Boligłowy i mgra Jerzego Adamka (z APRL), ujawniły krótkowzroczną politykę kierownictwa Aeroklubu Grudziądzkiego w całokształcie dotychczasowej działalności. Zarzuty dotyczyły sekcji szybowcowej i samolotowej. Obydwie są szczupłe, bo w niedostatecznym stopniu szkolono pilotów dla własnych potrzeb. Z kolei bardziej zaawansowani piloci nie notują osłabień. Wynika to m. in. stąd, że kierownictwo klubu stosowało mniej kłopotliwe metody w trakcie realizowania zadań szkoleniowych. Na przykład ani razu nie zorganizowano zawodów wewnątrz klubu. Jedynie sekcja modelarska szczyt się okazałym dorobkiem, a to głównie dzięki wysiłkom Floriana Synakiewicza i Jana Michalskiego.

Znacznie lepsze rezultaty ma w swej działalności Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach.

Na zdjęciach: wyżej — Na szybowisku w Lisich Kątach, niżej — Klub nie był w Liszkackiej szkole. Często rozbrzmiewał tu obcojęzyczny gwar. Stoją od lewej: Józef Sitarski, młody szwajcarski działacz szybowcowy — Inz. Gehrig i Józef Dankowski, trener kadry szybowcowej.



Jakkolwiek trudno porównywać obydwie ośrodki, to warto chyba przypomnieć, że na przestrzeni lat 1951—1966 wystartowało z Lisich Kątów 44 pilotów szybowcowych do rekordowych lotów, z których połowa ustanowiła rekordy międzynarodowe. W tym okresie 261 pilotów szybowcowych wyszkolono do III klasy, 95 do II klasy i 17 do I klasy. Łącznie zanotowano blisko 800 przelotów długości ponad 300 km, nadano setki różnych uprawnień, piloci przelecieli po trasach zamkniętych i otwartych ponad 400 tys. km; ogólny nalot szamyska się liczbą ponad 45 tys. godz. Warunki do srebrnej odznaki uzyskało ponad 500 pilotów, do złotej 198, do diamentowej 156.

Można przytoczyć szereg innych danych obrazujących działalność Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach.

Dalsze perspektywy rozwoju Aeroklubu Grudziądzkiego, zasłanego przez ośrodek w Lisich Kątach, są bardziej optymistyczne. W drugiej połowie lutego odbyło się pierwsze po walnym zgromadzeniu zebranie nowego zarządu, na którym obok spraw organizacyjnych omówiono zamierzenia na ten rok. Do zarządu dookołoptowano sekretarza KM/P PZPR Inz. Stefana Wielgasa, który przejął funkcję wiceprezesa społecznego od aktualnego wiceprezesa urzędującego Józefa Sitarskiego.

Plany są ambitne. W okresie letnim do III klasy szybowcowej szkolić się będzie kilkudziesięciu pilotów dla potrzeb własnych klubów. Kandydatów jest już 65. Co ciekawe, są to chętni zaledwie z dwóch szkół — Technikum Chemicznego i Elektrycznego oraz Technikum Mechanicznego. Wszyscy, za społeczną pomocą dra Piątka, przeszli pomyślnie wstępne badania lekarskie, a ostatnio odwiezieni zostali samochodem aeroklubu do wrocławskiego GOBL. Rozpoczęto również wykłady teoretyczne. W szkołach odbywają się spotkania na tematy lotnicze, połączone z wyświetlaniem filmów. W tym przypadku dużą inicjatywę i pomoc przejawiają gorący zwolennicy sportu lotniczego — dyrektorzy miejscowych szkół średnich mgr Marian Sadowski i mgr Bolesław Krzemień.

Akcja różnego rodzaju imprez w szkołach jest szczególnie nasiloną przed krajowym zjazdem Aeroklubu PRL. Oto dalsze zamierzenia: dla potrzeb własnych klub szkolić będzie dwóch pilotów samolotowych do III klasy, w lotach wieczornych 20 pilotów szybowcowych, do II klasy szybowcowej 15 pilotów, do I klasy szybowcowej 3 pilotów. Obok tego planuje się uzyskać 10 srebrnych i 12 złotych odznak szybowcowych oraz 14 diamentów do złotych odznak. W lipcu na obozie LPW I stopnia szkolić się będzie ponad 20 chłopców. Niemal wszyscy przeszli już pomyślnie przez komisję lekarską. Bardziej zaawansowani piloci samolotowi przeszkoleni zostaną na samolocie PZL-101. W sierpniu, po raz pierwszy w dziejach klubu, odbędą się wewnętrzne zawody szybowcowe o puchar przechodni przewodniczącego Prezydium MRN mgra Władysława Dobrowolskiego. Najlepsi reprezentować będą Aeroklub Grudziądzki na imprezach szybowcowych.

Tych ostatnich na szybowisku w Lisich Kątach będzie w tym roku szczególnie dużo. W dniach od 4 do 18 czerwca rozegrane tu zostaną XIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski, od 22 czerwca do 4 lipca III Krajowe Zawody Szybowcowe, wreszcie na przełomie lipca i sierpnia Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza. Podobnie jak w latach ubiegłych liczy się na pomoc Zarządu M'ejskiego ZMS w Grudziądzu, który patronował dotychczas poczynaniom Wyczynowej Szkoły Szybowcowej.

Aeroklub Grudziądzki kontynuować będzie w dalszym ciągu szkolenie treningowe pilotów szybowcowych z innych klubów. W miesiącach od kwietnia do końca września organizowane będą turnusy treningowe dla około 100 pilotów. Ponadto w sierpniu zorganizowany zostanie w Lisich Kątach turnus szkolenia podstawowego dla dziewcząt. Kandydatek jest już sporo.

BOGDAN ZAKRZEWSKI





# Małe lotnictwo w Aeroklubie PRL

PAWEŁ ELSZTEIN

**M**AŁE lotnictwo, którym to określeniem obejmujemy obecnie liczną dyscyplinę modelarsko-techniczną i sportową, liczy w Polsce najwięcej entuzjastów zarówno zorganizowanych, a więc policznych, jak i nie zorganizowanych, nie objętych żadną statystyką. Stąd też najgłośniejszą u nas o małym lotnictwie, stąd też największą skargą na różne niedopatrzności administracyjno-organizacyjne-handlowe płynące od młodych konstruktorów statków powietrznych pod adresem naszych władz lotnictwa sportowego.

Gdybyśmy mieli do czynienia z grupą modelarzy, na pewno wówczas wszyscy byłbyby zadowoleni i kłopoty byłyby proporcjonalnie mniejsze. Obecnie modelarze to nie tylko wielka armia, zamieszkała — jak wszystkim wiadomo — „wyzem demograficznym”. A duży interes — to dużo kłopotu. Sztuka prawdopodobnie polega na umiejętności dowieńczenia tak dużym i grupowania. W najlepszej jednak strategii zdarza się jakieś niepowodzenie, szczególnie, gdy występuje zmniejszenie sytuacji.

Na pewno Wydział Kół Lotniczych i Modelarstwa Aeroklubu PRL pełni w pewnym sensie rolę dowódczą, jeśli przyjmujemy wojakowe porównania. Kieruje zatem pracą 20 051 zrzeszonych modelarzy, jeśli przyjąć ogólny stan wyposażenia w roku 1980, zrzeszanych w 797 modelarniach, czyli pracowników młodych lotników. I tej wielkiej rzeszy młodzieży organizuje opiekę instruktorów, zaopatrzenie materiałowe, przeprowadza imprezy itp.

Liczy bezwzględnie przesłane na papier są okrutne. Jedna literówka waży kilka gramów, ale to potrafi wyobrazić so-

bie tony, albo lepiej metry sześciennie drewna potrzebnego dla setek pracowni modelarskich? Oto dla przykładu parę liczb wyrzniętych z notosu zaopatrzeniowca, a dotychczasowym wyliczaczem zaopatrzenia centralnego. W roku 1980 rozprawdzono 400 slinek modelarskich (średni koszt około 300 zł), pół tony etery technicznego, jako dodatku do paliw alikwowych; 19 kg gumy mapekowej; 8 m sześciennych drewna balsa; 8 m sześciennych eklekty i 40 ryz utraciennego papieru japońskiego na pokrywanie modeli (czyli 300 arkuszy). Liczy te nieco oszalał, jeśli nawet nie wymieniał zakupów dokonywanych w poszczególnych klubach lotniczych, bo wówczas okazałoby się, że oheroty dla celów małego lotnictwa przerabają ułaski wszystkich domów towarowych w Polsce.

Gdzie mieszczą się modelarnie APRL? Otóż przeważnie przy większych skupiskach ludności, z wykorzystaniem zabudowań aeroklubowych, szkolnych i innych. Największe zagęszczenie sieci modelarskiej wykazuje Aeroklub Warszawski (50 pracowni), potem Bielsko-Bialski — 32, Bydgoski — 32, Opolski — 31, Poznański — 30, Szczeciński — 34, Śląski — 13, Łódź — 26, Górnicki — 26. Naturalnie, wymieniono tu tylko aerokluby najpotężniejsze, choć wcale nie znaczy, że liczby podane są jakimś szczytem osiągnięć. Ot na przykład Aeroklub Warszawski ma na koncie 50 modelarni, ale w milionowym mieście Warszawa tylko na palcach jednej ręki udałoby się zliczyć pracownie oznakowane inicjałami APRL. Istniejące możliwości nie są na pewno realizowane w stu procentach, chociaż zawsze pamiętać wypada o prawie wielkich liczb i wielkich zamierze-

niach, które mogą przerosnąć możliwości organizatora.

Sprawdzianem pracy i wyliczaniem się sportowym młodzieży lotniczej są imprezy. W latach 1965-80 Aeroklub PRL przeprowadził 132 imprezy małego lotnictwa, w których uczestniczyło 13 tysięcy modelarzy. Do liczb tych dodać trzeba jeszcze 33 tysiące entuzjastów sportu latawcowego, którzy startowali na dziesiątkach imprez organizowanych w 1980 roku (przy ścisłej współpracy ze „Społem”). Mało tego, w tymże roku zorganizowano 88 wystaw i 130 publicznych pokazów modelarskich, uwzględniając uścisnącia poszczególnych aeroklubów.

Jeśli chodzi o zawody wyłącznie przeznaczone dla sportowców uzyskujących odpowiednie uprawnień, to w roku ubiegłym na 37 imprezach krajowych startowało 1404 zawodników, a za granicą uczestniczyło sześciokrotnie w różnych imprezach.

Nasi modelarze zdobyli w roku ubiegłym 106 odznak brązowych, 97 srebrnych, 17 złotych i 4 diamentowe. Ustalono również cztery rekordy krajowe. Pion dość bogaty, szczególnie jeśli chodzi o grupę najmłodszą.

Młotniom liczb można podać jeszcze jedno, moim zdaniem najbardziej interesujące, zestawienie dotyczącej rodzaju i ilości zbudowanych modeli w pracowniach APRL w roku

- Szybowce A-2 — 512 sztuk
- Gumówki — 318
- Modele z napędem mechanicznym — 108
- Wodnosamoloty — gumówki — 37
- Wodnosamoloty z napędem mechanicznym — 38

- Mikromodely — 11
- Szybowce szczerwone atrowane mechanicznie — 2
- Szybkie modele na uwięzi — 15
- Akrobacyjne na uwięzi — 84
- Wyścigowe na uwięzi — 18
- Radiomodely akrobacyjne z napędem mechanicznym — 11
- Radiomodely 1-kanalowe z napędem mechanicznym — 37
- Radiomodely szybowców 1-kanalowe — 79
- Modele redukcyjno-latające — 19
- Modele redukcyjne na uwięzi — 75
- Modele do walki powietrznej na uwięzi — 11
- Dokładnie — 2

Razem — 1207 modeli, przy czym liczba ta obejmuje wyłącznie konstrukcje przeznaczone na imprezy sportowe. Liczby wskazują przy okazji zainteresowania naszych modelarzy. Co raz więcej pojawia się modeli zdolnie kierowanych, chociaż liczba ich wydaje się znikoma przy przewadze modeli słabo zmechanizowanych. Brak również w wykazie liczby zbudowanych modeli rakiet, a przecież odbywały się w roku ubiegłym liczne zawody i pokazy. Rubryka zatem do wypełnienia w roku bieżącym.

Ktoś mógłby zadać przy okazji konkretne pytanie: a ile ta zabawa kosztuje? Odpowiedź nie jest łatwa, ale przyjmując wyłącznie koszty materiałów zużytych w czasie szkolenia poszczególnych grup młodych lotników, można o-

kreślić na przykład, że koszt materiału dla jednego modelarza III klasy (najniższej) wynosi 40 złotych rocznie, II klasy — 48 zł, I klasy — 100 zł. Junior dysponuje materiałem za złotych 250, a senior używa w ciągu roku 500-złotową równowartość materiałową. Oczywiście, gdybyśmy policzyli uposażenia instruktorów, koszt narzędzi, eksploatację modeli itp., liczby urosłyby znacznie, ale wymowa ich nie zmieniłaby na czytelność.

Aby skończyć z liczbami — jeszcze krótka informacja. Z ogólnej sumy budżetowej, przeznaczanej przez ZG APRL na potrzeby małego lotnictwa, prawie 20 procent pochłaniają imprezy, 11 procent wydawnictwa specjalne, a resztę wydatkuje się na zaopatrzenie, szkolenie centralne i dwa środki (warszawski i krakowski). Przy czym te ostatnie pochłaniają około 3,3 procenta całego budżetu.

Jeśli chodzi o „system władzy”, to wydział ma 14 instruktorów modelarstwa w tył aeroklubach regionalnych, gdzie pełnią oni funkcje kierownicze. W pozostałych klubach staty są (niestety) własne i tu małym lotnictwem kierują po części instruktorzy, a po części zastępcy do spraw polityczno-wychowawczych. Oczywiście proszę iść najlepiej tam, gdzie kierownikiem jest człowiek znający się na

## BUDUJEMY RADIOMODEL

SZYBOWCA • FOKA •

Inż. Wiesław Schler

Wymaga się wówczas, aby model miał bardzo dużą doskonałość, dającą płaski tor lotu również i przy małych kątach natarcia. Cecha ta jest pożądana szczególnie dla modeli szczerwonych i akrobacyjnych, umożliwia bowiem płaskie, szybkie i bezpieczne oddalenie się od zbrocza nawet przy dużym wietrze oraz pozwala na nabieranie prędkości przed wykonaniem figury bez zbędnej utraty wysokości.

Gdybyśmy pozostawili kąt nastawienia skrzydła taki jak dla lotu z prędkością ekonomiczną, wówczas przy zmniejszeniu kąta natarcia kadłub byłby opływany pod ujemnym, bardzo niekorzystnym kątem (—4°), co wpłynęłoby na obniżenie osiągów modelu. Wyjaśnienie znajdziemy na przykładzie profilu NACA 6413. Aby temu zapobiec, należy zmienić ustawienie kadłuba względem skrzydła tak, aby w locie na zmniejszonych kątach natarcia opływ jego był również prawidłowy. Oczywiście będzie to znów rozwiązanie kompromisowe.

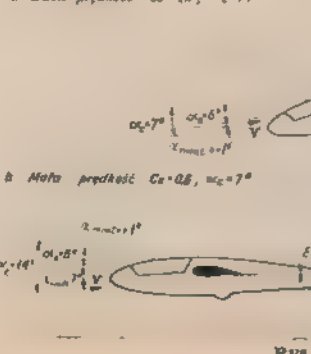
Przed wszystkim należy ustalić w jakim stopniu można zmniejszyć kąt natarcia skrzydła, aby nie utracić ono doskonałości. Zależy to w dużym stopniu od profilu skrzydła, ale dla przeciętnych profili o grubości od 8-12 procent, takich jak

NACA 6413 i 6409, N60, Clark-Y itp., można dopuścić zmniejszenie siły nośnej do około 0,6 czyli mniej więcej o połowę w stosunku do wartości ekonomicznej.

Jeżeli założymy, że kadłub w locie na zmniejszonym kącie natarcia równy około 7 stopni powinien być opływany wzdłuż swojej zasadniczej osi (tak jak na rysunku 1a) i jeżeli weźmiemy pod uwagę, że przy kącie nastawienia profilu +5° kąt strugi napływającej na przednią część kadłuba wynosi około —4°, to obecnie, aby uzyskać osiowy opływ kadłuba, należy zmniejszyć kąt nastawienia

a Duża prędkość  $C_0 = 12$ ,  $\alpha_0 = 14^\circ$

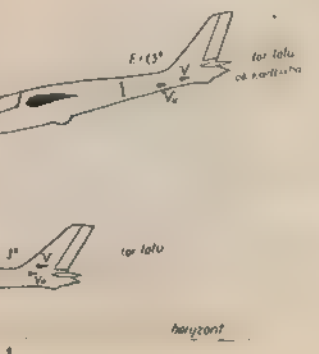
b Mała prędkość  $C_0 = 0,5$ ,  $\alpha_0 = 7^\circ$



Rys. 1

skrzydła o około 4°. Oznacza to, że kąt nastawienia profilu NACA 6413 powinien dla tych warunków lotu wynosić około +4°, zaś inne profile np. N60 i Clark-Y należy montować pod kątem 0° (w stosunku do geometrycznej cięciwy profilu). Przy takim ustawieniu skrzydła kąt natarcia kadłuba w locie przy prędkości ekonomicznej będzie bardziej dodatni +7 stopni, a wpływ kadłuba będzie wyglądał tak jak pokazano na rysunku 1b. Można tę sytuację uznać jeszcze za prawidłową. Takie ustawienie kadłuba jest dla modeli korzystne również z innego powodu, a mianowicie ułatwia lądowanie w trudnym terenie i na zbroczu — szczególnie pod stok.

Dla ułatwienia pracy konstruktorów podajemy na zakończenie szkielet orientacyjny (rys. 2) i charakterystyczne wymiary modelu szybowca „FOKA”, zmniejszonego około 4,17 razy w stosunku do oryginału.



Rys. 2



specyficznie małego lotnictwa, gorzej — gdy ma o niego słabe tylko pojęcie. W takich klubach praca modelarska kuleje i wydzielają się z podopiecznymi rozliczne kłopoty. Nie wszystkie kluby starają się o odpowiednich pracowników. Aż sześć aeroklubów, według informacji wydzielają modelarstwa, powinno mieć drugi etat ale jakoś starania etatowe dla kierownika modelarstwa,

prowadzone są, mówiąc delikatnie — opieszale. I to właściwie w ogromnym skrócie byłoby wszystko co z okazji Zjazdu APRL można napisać o małym lotnictwie. W sposób co prawda nieco odmienny, no ale przy tak podniosłej uroczystości jeszcze krytykować, albo białochwalić czy wychwalać? Fakty i liczby często mówią więcej same za siebie.

### Modelarstwo lotnicze w Aeroklubie PRL w ostatnim dziesięcioleciu

Rok	Modelarnia		Zdobytą odznak					Krajowe rekordy modelarskie
	Ilość modeli	Ilość modeli	brazo-nych	strebnych	złoty	diamentowy	Krajowe rekordy modelarskie	
1937	120	3 040	42	12	2	—	—	
1938	120	4 419	73	25	2	—	—	
1939	470	5 903	85	28	1	—	1	
1940	650	10 250	51	20	4	—	2	
1941	576	14 200	40	30	30	14	1	
1942	681	16 054	57	106	57	3	3	
1943	700	17 994	119	193	18	2	10	
1944	752	20 102	76	73	5	—	—	
1945	743	19 745	75	101	20	2	—	
1946	707	20 061	105	97	17	—	4	
Razem			733	873	162	21	21	

## 18 REKORDÓW

### MODELARZY AEROKLUBU PRL

zarejestrowane przez Aeroklub PRL wg stanu na 1.01.1967 r.

#### MODELE Z NAPĘDEM GUMOWYM — klasy F1B

Diugotrwałość lotu:  
Model Jerzego Kosinińskiego, Ligota Dolna, dnia 12.07.1963 r.  
— 1 h 18'30"

Odległość w linii prostej:  
Model Andrzeja Gruchota, Poznań, dnia 29.06.1960 r.  
— 87,7 km

Wysokość lotu:  
Model Jerzego Kosinińskiego, Ligota Dolna, dnia 12.07.1963 r.  
— 1 450 m.

#### MODELE NAPĘDZANE SILNIKIEM TŁOKOWYM — klasy F1C

Diugotrwałość lotu:  
Model Maksymiliana Paździorka, Ligota Dolna, dnia 16.07.1963 r. — 52'21"

Odległość w linii prostej:  
Model Stanisława Górnego, Ligota Dolna, dnia 15.06.1964 r. — 30 km

Wysokość lotu:  
Model Maksymiliana Paździorka, Ligota Dolna, dnia 16.07.1963 r. — 1 600 m

#### MODELE SZYBOWCÓW — klasy F1A

Diugotrwałość lotu:  
Model Ryszarda Piaseckiego, Strzebielino, dnia 3.07.1963 r.  
— 1 h 39 min.

Odległość w linii prostej:  
Model Czesława Cimoszki, Stargard, dnia 18.06.1962 r.  
— 55,5 km.

Wysokość lotu:  
Model Norberta Paruchy, Ligota Dolna, dnia 12.07.1963 r.  
— 1 475 m.

#### MODELE ZDALNIE KIEROWANE NAPĘDZANE SILNIKIEM TŁOKOWYM — klasy F3B/C

Diugotrwałość lotu:  
Model Wiesława Schiera, Lisie Kąty, dnia 27.07.1966 r.  
— 55'50"

Wysokość lotu:  
Model Wiesława Schiera, Lisie Kąty, dnia 29.07.1966 r.  
— 650 m.

#### MODELE SZYBOWCÓW ZDALNIE KIEROWANYCH — klasy F3B/D

Diugotrwałość lotu:  
Model Andrzeja Cichnego, Ligota Dolna, dnia 8.07.1963 r.  
— 2 h 1'13"

Wysokość lotu:  
Model Jana Burego, Ligota Dolna, dnia 18.07.1963 r.  
— 1 275 m.

#### MODELE SZYBKIE NA UWIEZI — klasy F2A

Kategoria I z silnikiem tłokowym do 2,5 cm<sup>3</sup>:  
Model Andrzeja Rachwała, Sosnowiec, dnia 24.05.1966 r.  
— 218 km/h

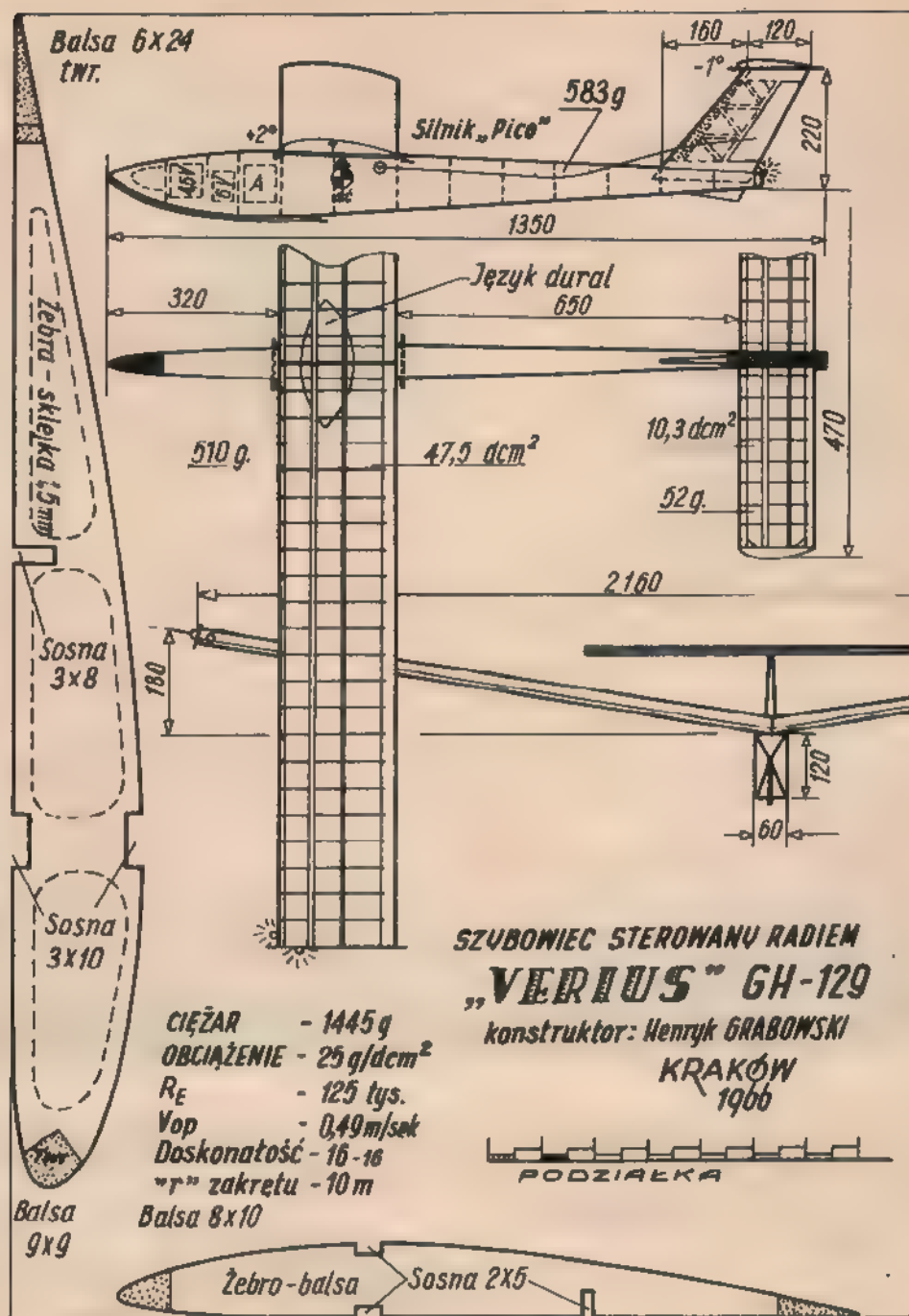
Kategoria II z silnikiem tłokowym od 2,5 do 5 cm<sup>3</sup>:  
Model Henryka Bazylewicz, Kraków, dnia 28.07.1965 r.  
— 178,2 km/h

Kategoria III z silnikiem tłokowym od 5 do 10 cm<sup>3</sup>:  
Model Andrzeja Rachwała, Szczecin, 28.07.1965 r.  
— 192,5 km/h

z silnikiem odrzutowym:  
Model Stanisława Skotniczego, Warszawa, dnia 30.09.1950 r. — 192,51 km/h

#### MIKROMODELE

Model Piotra Stefana Bombala, Wrocław, dnia 30.06.1961 r. — 23 min. 37 sek.



**SZUBOWIEC STEROWANY RADIEM**  
**"VERIUS" GH-129**  
 konstruktor: Henryk GRABOWSKI  
 KRAKÓW  
 1966

## ● NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA ●

Jak wiadomo, tegoroczne mistrzostwa świata modeli latających odbędzie się w Czechosłowacji w dniach 14-18 sierpnia. A oto garść informacji, które otrzymaliśmy od gospodarzy tej wielkiej międzynarodowej imprezy. Mistrzostwa rozpoczynają się na lotnisku klubowym Szatna, położonym około 40 km na południe od stolicy CSRS — Pragi. Zawodnicy mają zamieszkiwać w internacie szkolnym w miejscowości Suchdola, oddalonej od lotniska o około 30 km. Suchdola ma połączenie autobusowe z Pragą. Organizatorzy spodziewają się przybycia około 30 ekip, to jest około 300 zawodników. Pod względem organizacyjnym nowością będzie współpraca dwóch chronometrażystów, z których jeden jest członkiem aeroklubu CSRS, a drugi przedstawicielem zagranicznym. Przypuszczają się, iż tego rodzaju współpracy wyeliminuje wszelkie nieprawidłowości i ewentualne pretensje o stronniczość. Drugą niespodzianką będzie niewątpliwie zastosowanie śmigłowców do szybkiego odzyskiwania modeli na miejsce startu. Pomoc szczególnie cenna w przypadku wiatru, który zawsze znosi modele utrudniając pogody, a co gorsze przedłużając czas trwania imprezy. Jednym słowem, mistrzostwa świata w naszych południowych sąsied-

dów zapowiadają się wspaniale i należy oczekiwać, iż również doskonałe będą wyniki sportowe — myślimy naturalnie o naszej ekipie!

W Wielkiej Brytanii istnieje aktualnie 235 klubów małego lotnictwa, z czego 171 stowarzyszonych jest w SMAE (Stowarzyszenie modelarzy lotniczych). W powyższej liczbie klubów znajduje się 21 zespołów wyliczając zajmujących się radiomodelami. Ogólna liczba członków SMAE, z czego juniorów (do 15 lat) 1 240, amatorów (do 21 lat) 1 332 i seniorów (ponad 21 lat) 3 544. Największym klubem jest Anglia (244), potem Szkocja (16), Irlandia (7) i Walia (5). Interesujący jest fakt, że spotkania klubowców-modelarzy odbywają się najczęściej w pomieszczeniach szkolnych. Dopiero na piątym miejscu wykazu spotkań umieszczono mieszkanie prywatne. Szkoła, jak widać, pomaga w rozwiązywaniu trudności lokalowych nie tylko u nas.

Senior warszawskich modelarzy Stanisław Matuszyczak wykonał ostatnio godny uwagi model radzieckiego statku kosmicznego typu „Wostok”. Słynny statek Jurija Gagarina, demonstrowany przez wykonawcę, posiada wszystkie

charakterystyczne szczegóły, ze spadochronem i kłuką kosmonauty włącznie. Model będzie brał udział w konkursie ogłoszonym przez Telewizję Warszawską. Plany do budowy „WOSTOKA” zaczerpnął Stanisław Matuszyczak z książki P. Eissteina „Młody modelarz rakiet” — wydanej przez Wydawnictwa Naukowo-Techniczne już w drugim nakładzie.

Stacja Klub Techniki Rakietowej i Astronautyki (LOR) opracował zgodnie z planem dwa rodzaje śmigłowców rakietowych przeznaczonych do celów szkoleniowych i zawodniczych. Pierwsza informacja na temat śmigłowców została już wszystkim modelarzom przesłana w Lidze Obrony Kraju. Śmigłowi wykonał zespół pracujący w Katowicach pod kierunkiem Inż. Cieszkowskiego.

We współzawodnictwie sportowym sekcji modelarstwa aeroklubów regionalnych, prowadzonym w roku 1966, pierwsze miejsce zajął Aeroklub Warszawski uzyskując 245 pkt, przed aeroklubami Krakowskim (216 pkt) i Poznańskim (180 pkt). Ostatnie miejsca zajęły aerokluby Słupski (3 pkt.) i Elbląski (0 pkt.).



# WYCHO WANEK



# AERO KLUBU



**P**RZEZ kilka dni uparcie nakręcałem numer telefonu majora Tadeusza Pawlikowskiego. Nie miałem szczęścia: major ciągle był nieobecny. Innym razem nie miał czasu na rozmowę. Ostatnio, gdy powróciłem do Warszawy, dowiedziałem się, że drzwonił do redakcji i prosił o porozumienie się z nim. Nazajutrz uzgodniliśmy dzień naszego spotkania.

Dochodziła godzina 17.30. Przed redakcją zaparkował samochód osobowy. Wysiadł z niego oficer Wojsk Lotniczych — mjr pil. Tadeusz Pawlikowski. Po chwili był już w redakcji naszego tygodnika.

Rozmowę zaczęliśmy od tego, jak po zakończeniu wojny tworzyło się lotnictwo sportowe, jak odbudowywało się ze zniszczeń wojennych, wreszcie jak rozwijało się na przestrzeni ponad dwudziestu minionych lat. Mnie oczywiście najbardziej interesowała osoba mojego rozmówcy: jego start lotniczy wraz z działalnością sportową oraz jego służba w wojskach lotniczych, będąca ukoronowaniem młodzieńczych zamierzeń. A więc dwa nurty — pilota sportowego i wojskowego — wypływające jeden z drugiego i wzajemnie ze sobą na przestrzeni lat.

Tadeusz Pawlikowski, jako jeden z bardzo wielu pilotów sportowych, zrzeszonych w aeroklubach regionalnych, przeszedł interesującą drogę lotniczą w myśl ówczesnego hasła: „Dzisiaj — na szybowcu, jutro — na odrzutowcu”.

Wiemy, że często hasła tego typu przyciągały do lotnictwa młodzież o tak zwanym słomianym zapale, młodzież szukającą niezwykłych przygód i źle pojętej pracy w lotnictwie. Taką właśnie młodzież reprezentowały osoby nie związane z lotnictwem sportowym przed służbą w lotnictwie wojskowym. Stąd też młodzież ta przeżywała najwięcej rozczarowań: nie mogła zrozumieć lotnictwa i opuszczała jego szeregi.

Do innej młodzieży — tej, na którą czeka i dla której przeznaczone jest lotnictwo — należał Tadeusz Pawlikowski. Marzenie o lataniu — rzucone jak dobre ziarno w dobrą ziemię — zakiełkowało we wczesnym okresie jego młodości i spotęgowane w następnych latach wydało dojrzale owoc. Pasja latania, bo o niej właśnie mowa — jak codzienna strawa, bez której człowiek nie może żyć — połączyła silną więź Tadeusza Pawlikowskiego z lotnictwem. W nim znalazł swój wymarzony teren i zadowolenie.

★

Dwadzieścia trzy lata temu, w rejonie Rzeszowa, równinny teren za rzeką objęła w swe

posiadanie radziecka jednostka lotnicza. Tam założono lotnisko polowe, stamtąd wylatywały na zadania bojowe radzieckie samoloty dwusilnikowe. Pewnego dnia, późną jesienią czterdziestego czwartego roku, na skraj lotniska przyszedł piętnastoletni mieszkaniec Rzeszowa — Tadeusz Pawlikowski. Magnęsem, który przyciągnął chłopca pod teren wojskowy, były samoloty

Oczarowany widokiem samolotów nawet nie zauważył jak spóza krzewów podszedł w jego stronę młody mężczyzna, może dwa lub trzy lata starszy od niego i powiedział:

— Chciałbyś zobaczyć z bliska maszynę?

Pawlikowski, zaskoczony obecnością obcego mu człowieka w kombinezonie oraz niespodziewanym pytaniem, patrzył na niego przez chwilę jakby niedowierzając, że otrzymał propozycję wstępu na lotnisko. Patrzył więc przede wszystkim na załuszczonego kombinezon przybysza i starał się odszukać na nim choćby mały skrawek czystej tkaniny.

Potem spojrzał mu w oczy i powiedział:

— Pójdę.

I wtedy Tadeusz Pawlikowski zobaczył w oczach stojącego obok niego człowieka blask wyrażający zadowolenie.

Poszli więc na przelaj, omijając kępy wikliny. Wkrótce stanęli przy jednej z maszyn.

Mjr pil. Tadeusz Pawlikowski na ST typach samolotów i szybowców wylatał 3 485 godzin. Od 22 lat nieprzerwanie jest członkiem klubu lotniczego: Od 1945 do 1946 — Aeroklubu Poznańskiego, od 1956 do dnia dzisiejszego — Aeroklubu Warszawskiego.



— To moja — powiedział radziecki mechanik i na jego niemal dziecięcej twarzy pojawił się uśmiech.

Zabrał się do pracy. Początkowo wydawało się, że przestał interesować się swoim gościem. Ale już po dłuższej chwili poprosił, aby Pawlikowski mu coś podał, potem coś potrzymał. I tak zaczęła się pomoc i przypadkowa praca przy samolocie.

Od tego dnia Tadeusz często przychodził na radzieckie lotnisko polowe. Znano go tutaj i chętnie korzystano z jego pomocy. Pewnego dnia ulokowano go w samolocie bojowym, na którego pokładzie odbył około półtoragodzinny lot. Trudno mu dzisiaj określić czy samolot latał w rejonie lotniska, czy też w rejonie frontu. Niemniej jednak przeżył wtedy piękne chwile, a doznane wrażenia z pierwszego pasażerskiego lotu pamięta do dnia dzisiejszego.

Następnego roku przyjechał do Poznania. Wkrótce też rozpoczął naukę w gimnazjum ogólnokształcącym. Tam zaprzyjaźnił się z kolegami, którzy nosili już jedną względnie dwie mewki — odznaki pilota szybowcowego. Lotnictwo i latanie były tematem umożliwiającym zbliżenie z nimi.

Od nich dowiedział się, że na terenie Poznania organizuje się lotnictwo sportowe, że na lotnisku Kobylnica powstał Ośrodek Cwiczebny Szybownictwa, że przeprowadzane są teoretyczne i praktyczne kursy szybowcowe. Niezwłocznie zgłosił się w ośrodku, ale zapisów już nie przyjmowano. Poradzano mu przyjść pod koniec roku. Tak też uczynił. Jego zgłoszenie zostało przyjęte i na początku czterdziestego szóstego roku ukończył z wyróżnieniem kurs teoretyczny. Wkrótce też wraz z innymi uczestnikami kursu rozpoczął szkolenie szybowcowe.

Wloty z równinnego terenu lotniska Kobylnica odbywały się przy użyciu lin wzlotowych, a następnie przy użyciu wyciągarki. Masowe zgłaszanie młodzieży do lotnictwa i brak sprzętu powodowały, że każdy czekał na swoją kolejkę lotu niemal przez cały dzień, po to tylko, aby wykonać lot trwający około piętnastu sekund. Z tego okresu pozostały mu wspomnienia bardzo przyjemnych chwil spędzonych na lotnisku wśród onróż grona entuzjastów lotnictwa takich jak on.

W kwietniu czterdziestego szóstego roku ukończył kurs praktyczny i uzyskał kategorię A i B pilota szybowcowego. Początkowo trenował w klubie, a w lipcu tego samego roku wyjechał wraz z kolegami do Jezowa Sudeckiego. Tam zdobył doświadczenie w lotach żaglowych. Miał już teraz w klapie marynarki odznakę szybowcową z trzema mewkami.

Jego loty nad Zarem w roku czterdziestym siódmym pozwoliły mu na zapoznanie się z lataniem nad terenem górskim. Duży wpływ na to miała niezwykle koleżeńska atmosfera, panująca na tym malowniczym szybowisku górskim. Stamtąd wywodził wiele niezapomnianych wrażeń, tam zaprzyjaźnił się z wieloma szybowcami, tam wreszcie jego najdłuższe loty żaglowe trwały około trzydziestu minut.

Po powrocie do Poznania latał na szybowcach za wyciągarką. Ośrodek był niebogaty. Otrzymywał małe dotacje finansowe. Dlatego też zdarzały się przypadki, że piloci sami zbierali pieniądze na benzynę. Kupowano ją w butelkach. Gdy zbierało się około dwudziestu butelek — mogły odbywać się loty. Wówczas wyciągarka pracowała niemal cały dzień.

Wkrótce też ukończył z powodzeniem kurs lotów wleczonych za samolotem.

Jeszcze tego samego roku starał się uzyskać skierowanie do Cywilnej Szkoły Pilotów i Mechaników w Ligocie Dolnej, ale już nie było wolnych miejsc.

Dopiero rok później, na dwumiesięcznym wacacyjnym kursie w Ligocie Dolnej, ukończył kurs pilotażu samolotowego. Szkolenie samolotowe przeszedł bez trudności, ponieważ przed jego rozpoczęciem latał już w aeroklubie na maszynie typu Piper-Cub. Jego instruktorem w Ligocie był Adam Czepirski (aktualnie szef wykształcenia Aeroklubu Krakowskiego), który w wojskach lotniczych latał na samolotach typu II, a którego do dnia dzisiejszego Pawlikowski mile wspomina. Z kolei dalej latał w klubie poznańskim, przy czym akrobacji samolotowej uczył go Tadeusz Szymański.

Lecz oto nadszedł rok pięćdziesiąty, a wraz z nim walka lotników sportowych o lasy zagrożone zniszczeniem przez gąsienice mniszki, brudnicy i osnu. Do obrony lasów przystąpili piloci wielu aeroklubów regionalnych, a wśród nich Tadeusz Pawlikowski. Uczestniczył on w



tego rodzaju przedsięwzięciach przez trzy kolejne lata. W tym miejscu trzeba przyznać, że loty, mające na celu opylanie, były ciężkie i męczące. Wymagały one od pilotów dużego doświadczenia i uwagi, choćby ze względu na niewyważony samolot, jakim był Po-2, i prymitywne urządzenia opylające. Piloci jednak nie zrażali się napotykanymi trudnościami, przyspieszali wykonanie zleconych zadań i tym samym zeoszczędzali państwu milionowych strat.

Ponadto Tadeusz Pawlikowski brał udział w opylaniu stonki ziemniaczanej. Wraz z innymi pilotami kładzie w powietrza pasy zaporowe na wybrzeżu, od Świnoujścia do Kołobrzegu. Ogółem rozpylił blisko osiemdziesiąt ton azotoksnu.

Wysoko oceniono jego uczestnictwo w obronie lasów i w walce chemicznej ze stonką ziemniaczaną. Stał się nie tylko na apel władz lotniczych do tego ogromnego przedsięwzięcia, ale i był każdorazowo wyróżniany za swoją obywatelską postawę i duży wkład pracy.

W tym czasie uzyskał Złotą Odznakę Szybowcową, zaliczając sobie lot trwający ponad siedem godzin oraz pierwsze przeloty szybowcowe.

Przez pewien okres uczył się i jednocześnie pracował w zakładach Cegielskiego. Tak sobie dobierał pracę, aby wypadła jako druga zmiana. W ten sposób mógł kontynuować naukę i znaleźć czas na lotnictwo. Latał wtedy na wielu typach samolotów, w tym również na przedwojennym PWS-26.

Po ukończeniu liceum mechanicznego i uzyskaniu dyplomu technika mechanika postanowił złożyć podanie o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Jesienią pięćdziesiątego drugiego roku, włożył mundur podchorążego lotnictwa. Gdy wkroczył w mury deblińskiej Szkoły Orłąt, miał na swoim koncie tysiąc dwieście godzin wylatanych na samolotach i około dwieście sześćdziesiąt godzin wylatanych na szybowcach. Nie był więc nowicjuszem w lotnictwie. To, czym się do tej pory legitymował, uzyskał w aeroklubie, w nim zdobył uprawnienia instruktora szybowcowego i samolotowego, tam zdobył doświadczenie. Był więc wychowankiem aeroklubu.

Do wojska poszedł z pełną ufnością, że będzie mógł wkroczyć w ślady tych, którzy byli dla niego ideałem.

Ze względu na to, że nauka w Oficerskiej Szkole Lotniczej trwała trzy lata, a w niektórych przypadkach nawet dłużej, Tadeusz Pawlikowski wystąpił z prośbą, aby mógł ukończyć szkołę w czasie krótszym niż wszyscy inni podchorążowie. Raporty w tej sprawie uzasadniał tym, że umiał już latać, że szkoda było pienie-

dzy na jego ponowną naukę, że samoloty, na których powinien się szkolić, miał nie tylko opanowane, ale sam prowadził na nich szkolenie w aeroklubie, że wreszcie był instruktorem oraz opanowaną miał nie tylko akrobację indywidualną ale również zespołową.

Po pewnym czasie otrzymał zgodę komendanta szkoły na skrócenie okresu szkolenia.

W rezultacie wspomnianej zgody dowództwa — jego pobyt w szkole oficerskiej trwał tylko dwa lata. Do OSL poszedł w swoje imieniny, 28 października, a opuścił mury szkoły dokładnie po dwóch latach i dwóch dniach.

Przy tej okazji warto wiedzieć, że Tadeusz Pawlikowski podstawowe szkolenie w szkole oficerskiej ukończył w niecałe dwa tygodnie, gdy tymczasem inni podchorążowie kontynuowali je przez cały rok kalendarzowy.

Krótko mówiąc, był to jego duży sukces osobisty.

W Oficerskiej Szkole Lotniczej, oczywiście poza lataniem na samolotach tłokowych, przystąpił podobnie jak i inni podchorążowie do szkolenia się na maszynach odrzutowych. Jednym z pierwszych typów samolotów, na którym zaczął latać, był Jak-23. W następnym okresie szkolił się także i na innych samolotach o napędzie odrzutowym.

Dwa lata spędzone w szkole oficerskiej minęły szybko. Duży wpływ na to miała koleżeńska atmosfera stworzona podchorążym przez kierownictwo szkoły. Stąd też wspomnienia, jakie wyniósł z okresu szkolenia w Deblinie, zalicza do bardzo przyjemnych.

Drugim sukcesem osobistym Tadeusza Pawlikowskiego było ukończenie Oficerskiej Szkoły Lotniczej z wyróżnieniem. Ze wszystkich przedmiotów teoretycznych i praktycznych otrzymał najwyższe oceny: piątki. Został prymusem. Była to jego wizytówka za dwa lata pobytu w Deblinie.

Kierownictwo szkoły szybko oceniło wyjątkowe umiejętności pilotażowe, instruktorskie i osobiste podchorążego Tadeusza Pawlikowskiego. Prawdopodobnie nim jeszcze został promowany na oficera lotnictwa, zdecydowało ono już o jego dalszej pracy w lotnictwie. Zaproponowano mu pracę w OSL.

Czy mógł się nie zgodzić?

Pierwszego listopada, w dniu promocji, pożegnał się ze szkołą deblińską jako podchorąży i jednocześnie przywitał ją jako młody instruktor OSL w stopniu podporucznika-pilota.

W ciągu sześciu długich lat pracy instruktorskiej, w prowadzeniu szkolenia podchorążych na samolotach typu MiG-15, zdobył ogromne doświadczenie w zakresie przygotowania młodych kadr pilotów myśliwskich.

Z kolei, w dowód wyróżnienia za dotychczasową pracę, skierowany został do Wyższej Szkoły Pilotażu, gdzie w charakterze instruktora prowadził szkolenie na samolotach typu MiG-17 i MiG-19. W następnym okresie pracował w Instytucie Technicznym Wojsk Lotniczych. Obecnie zajmuje odpowiedzialne stanowisko w Wojskach Lotniczych.

★

Droga lotnicza młodego pil. Tadeusza Pawlikowskiego, przedstawiona w wielkim skrócie, stanowi przykład ogromnej roli, jaką w życiu kandydata na pilota spełnia aeroklub. W aeroklubie zaczyna się droga przyszłego pilota, zajmującego odpowiedzialne stanowisko w dowództwie, szkoleniu i kierowaniu lotnictwem w naszym kraju.

Większość aktualnie latających pilotów wojskowych, pilotów komunikacyjnych, pilotów sanitarnych, instruktorów spadochronowych Wojsk Powietrzno-Desantowych — to wychowankowie naszych aeroklubów. Tam zaczęli latać i skakać, tam stawiali pierwsze kroki lotnicze, tam wreszcie zdobywali doświadczenie w lataniu, które w następnych latach okazało się tak bardzo cenne w ich pracy zawodowej w lotnictwie cywilnym i wojskowym.

Gdy pytam majora Pawlikowskiego czy z instruktorów lotnictwa sportowego lub z doświadczonych pilotów szybowcowych mogą być po krótkim przeszkoleniu wartościowi piloci wojskowi, otrzymuję odpowiedź twierdzącą.

— W ostatnim czasie — mówi on — ja i moi koledzy mieliśmy okazję latać na dwumiejscowych samolotach odrzutowych z pilotami szybowcowymi: Jerzym Adamkiem, Józefem Dankowskim, Franciszkiem Kepką, Józefem Pleczewskim, Jerzym Popielem i Janem Wróblewskim. Z uznaniem mogę wyrazić się o ich lotach, przy czym muszę zaznaczyć, że przed startem otrzymali oni jedynie krótkie wskazówki dotyczące zasad pilotowania tego typu maszyny.

— Tak, stwierdzenia Pana są wiele mówiące — odpowiadam.

Major Pawlikowski uśmiecha się i dopija kawę. Jestem przekonany, że zdaje sobie bardziej niż ktokolwiek sprawę z ogromnego znaczenia, jakie spełnia aeroklub dla lotnictwa zawodowego. Właśnie on — wychowanek aeroklubu, będący do dziś aktywnym jego członkiem. Właśnie on, mający uprawnienia wojskowego pilota pierwszej klasy i latający aktualnie na samolotach przekraczających przeszło dwukrotnie prędkość dźwięku.

TADEUSZ MALINOWSKI

Foto: J. Szymański





# AEROKLUBY

## BIAŁYSTOK

O SIAGNIĘCIA Aeroklubu Białostockiego w r. 1966 w dziedzinie działalności propagandowej: zorganizowano dwukrotnie pokazy lotnicze, którym przyglądało się ponad 5 000 osób, pięciokrotnie pokazy modelarskie przy udziale 350 młodzieży, 97 spotkań z ludźmi lotnictwa Polskiej Ludowej, w których uczestniczyło 7 200 osób, 56 odczytów o tematyce lotniczej wśród ponad 5 000 młodzieży. Wyświetlono 134 filmy lotnicze, które oglądało 7 300 osób. W ramach „Dni otwartego lotniska” zorganizowano 54 wycieczki, a liczba zwiedzających przekroczyła 4 700 osób. Zorganizowano 94 konkursy młodzieżowe o tematyce lotniczej z udziałem 1 200 osób. Wspólnie z ZW ZMS zorganizowano obóz szkoleniowo-wypoczynkowy dla przodujących uczniów kół lotniczych. Aktualnie pracuje na Białostocczyźnie 41 kół lotniczych o ogólnej liczbie 1 300 członków. Członkowie tych kół zdobyli 83 różnego rodzaju sprawności lotnicze.

W dziedzinie modelarstwa lotniczego wyszkolono do klasy III — 262 modelarzy, do klasy II — 136 i do klasy I — 87 modelarzy oraz 15 modelarzy rakietowych.

W dziedzinie wyszkolenia lotniczego sekcja spadochronowa wykonała 578 skoków, wykonywując na ten cel 134 godz. resursu samolotowego. Klasy III uzyskało 16 skoczków, II — 9 skoczków, I — 1 skoczek.

Piloci sekcji samolotowej uzyskali 21 nowych uprawnień samolotowych. Klasę trzecią uzyskał 1 pilot, klasę drugą — 1 pilot. Wylatano ogółem 750 godz. Dla potrzeb sportowych trenowało 10 pilotów, dla OTK 8 pilotów.

W sekcji szybowcowej latało czynnie 63 pilotów, którzy wylatali 1 135 godz. 9 pilotów uzyskało II klasę, a 4 z nich licencje. W ramach LPW I stopnia wyszkolono 34 pilotów, wykorzystując na ten cel 305 godz. Zdobyto 3 srebrne odznaki szybowcowe, jedną złotą i jedną złotą z trzema diamentami oraz 7 diamentów. Na szybowcach przeleciało 13 354 km, co w przeliczeniu daje 11,24 km na godzinę lotu. W całorocznych zawodach szybowcowych o memoriał Ryszarda Bitnera uzyskano 129 606 punktów na 98 000 zaplanowanych.

Tadeusz Korzonek

## POZNAN

AEROKLUB Poznański zorganizował przed rozpoczęciem bieżącego sezonu zajęcia teoretyczne dla pilotów szybowcowych i samolotowych. Są to dwa cykle wykładów prowadzonych przez instruktorów etatowych i społecznych. Na pierwszym z nich uczestnicy ubiegłorocznego obozu LPW I stopnia przysięgają się do zdobywania uprawnień pilota szybowcowego II klasy i egzaminów na licencję szybowcową. Wykłady obejmują całokształt materiału potrzebnego w tym zakresie wyszkolenia i trwać będą do końca marca. Drugi cykl wykładów obejmuje materiał do licencji samolotowej i dla szybowcowych pilotów wyczynowych.

Ostatnio odbyło się walne zebranie sekcji szybowcowej, na którym podsumowano wyniki ubiegłorocznego sezonu i wysunęto postulaty mające usprawnić pracę sekcji i podnieść wyniki w sezonie bieżącym.

Należałoby jeszcze wspomnieć o dużej żywotności Koła ZMS przy Aeroklubie Poznańskim. Jednym z przejawów tej żywotności jest ścisła współpraca z Zarządem Województwa ZMS w Poznaniu i udział członków Koła w pracy tegoż Zarządu. Drużyny aeroklubu biorą między innymi udział w turniejach sportowych, rozgrywając mecze siatkówki, koszykówki i tenisa stołowego z drużynami kół zażemskowskich przy poznań-

skich zakładach pracy. Wzorem lat ubiegłych zorganizowano o okresie karnawału wieczór sylwestrowy i kilka wieczorów tanecznych, na których bawili się wspólnie piloci i sympatycy lotnictwa.

Andrzej Szymys

## SWIDNIK

O drugi rok na Lublęszczyźnie rozgrywane są Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe, organizowane przez aerokluby: Lubelski i Świdnicki. Uroki zimowego latania tak porwały pilotów ze Świdnika, że postanowili zorganizować Zimowe Zawody Samolotowe

Na starcie I Zimowych Zawodów Samolotowych Aeroklubu Świdnickiego. Foto: Stanisław Kasperek



Aeroklubu Świdnickiego, które odbywać się będą na przemian z zawodami ogólnopolskimi.

Tak więc w dniu 18 lutego br. rozpoczęte zostały na lotnisku w Świdniku pierwsze Zimowe Zawody Samolotowe Aeroklubu Świdnickiego. Na starcie stanęło 8 załóg, w składzie — pilot i nawigator. Regulamin przewidywał rozegranie dwóch konkurencji nawigacyjnych — dziennej i nocnej. Każda konkurencja składała się z trzech prób. Jako pierwszą rozegrano konkurencję nocną, na którą składają się: próba regularności przelotu po trasie nawigacyjnej z dwoma punktami zwrotnymi, odnalezienie snaku świetlnego zapalającego się na sygnał rakietę wystrzeloną z samolotu, próba lądowania w wyznaczonym prostokącie.

W tej konkurencji zwyciężyła załoga w składzie pilot Krzysztof Niedźwiecki i nawigator Eugeniusz Fuchs.

## WYNIKI SPORTU BALONOWEGO W OSTATNIM DZIESIĘCIOLECIU

Rok	Ilość balonów	Ilość lotów	Wylatano godzin
1957	1	6	27
1958	3	13	50,5
1959	4	23	109,5
1960	4	26	115
1961	5	33	163
1962	5	32	94
1963	4	34	165
1964	4	9	9
1965	4	9	17
1966	4	31	26
Razem		204	636

\*) 1 lot za granicą

\*\*) 3 loty za granicą

W dniu 12 lutego br. przy słonecznej lecz mroźnej pogodzie rozegrano drugą konkurencję, składającą się z prób: najkrótszego startu, regularności przelotu po trasie wraz z odnalezieniem ukrytych w terenie znaków, próby celności lądowania. W konkurencji tej najwięcej punktów zdobyła załoga: pilot Tadeusz Zach i nawigator Zbigniew Dąbski.

Ostateczna klasyfikacja zawodów: 1. Henryk Jaworski (pilot) — Czesław Dyżma (nawigator); 2. Z. Skrzypek — K. Smulski; 3. Z. Chyliński — S. Lewandowski.

O wysokim poziomie załóg świadczy fakt, że pomimo trudnych zadań jakie określili regulamin, osiągnięto wyniki zbliżone do maksimum. Na przykład w konkurencji nocnej cztery załogi uzyskały regularność przelotu mieszczącą się w granicach przewidzianej tolerancji plus-minus

15 sekund. Również w konkurencji dziennej trzy załogi wykonały zadania bez punktów karnych, odnajdując wszystkie znaki. Wiele emocji przysporzyła zawodnikom i sędziom próba najkrótszego startu. Ostatecznie najbardziej „śmigłowcowo” wystartował pil. H. Ignasiak. Kierownikiem sportowym był St. Kasperek, sędzią głównym — A. Grabowski.

Zorganizowanie zawodów świadczy o dobrej pracy sekcji samolotowej Aeroklubu Świdnickiego, która jako pierwsza w kraju zapoczątkowała w 1960 r. samolotowe zawody klubowe, a obecnie również jako pierwsza w kraju organizuje je w warunkach zimowych.

W tym roku Aeroklub w Świdniku obchodzi 15-lecie swego istnienia i dobrze się stało, że rok ten zaczęto tak udaną imprezą lotniczą.

Tadeusz Zach

## Małe

## ENCYKLOPEDIA lotników polskich

### KAROL JERZY FRISER

URODZIŁ SIĘ 3 marca 1890 roku w Lubaczowie. Gimnazjum klasyczne ukończył w Sanku, a w 1912 r. wydział prawa i ekonomii Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie.

Z chwilą wybuchu wojny awiatował został zmobilizowany do wojska austriackiego. Początkowo służył w konnej artylerii, następnie w 1915 r. zgłasza się ochotniczo do wysokogórskiej brygady piechoty. Po odbyciu kampanii w Serbii, Alpach i Rumunii przeniesiony zostaje w lutym 1917 do lotnictwa. Po przeszkoleniu lata jako obserwator w II eskadrze wywiadowczej, a następnie od lutego 1918 r. w eskadrze nocnego bombardowania ciężkich samolotów bombowych. Został dwukrotnie zestrzelony; po raz pierwszy przez własną artylerię i drugi raz we wrześniu 1918 roku w dziennym locie wywiadowczym, w walce powietrznej przez asa lotnictwa myśliwskiego I wojny, Kanadyjczyka Bishopa. Ciężko ranny dostaje się do węgierskiego szpitala, gdzie zostaje do końca wojny.

Osiadłszy powraca do Lubaczowa i następnego dnia, tj. 1.XI.1918 r., zostaje mianowany przez Radę Regencyjną komendantem Lubaczowa z obowiązkiem formowania Wojska Polskiego. Stamtąd wyjeżdża do Krakowa. Na lotnisku Rakowice organizuje wraz z kpt. Camillo Perini (późniejszym ptk. i swym serdecznym przyjacielem) III eskadrę lotniczo-bolową. 18.XI.1918 r. przylatuje do Lwowa wraz z pilotem Cagaskiem jako kwatremistrz. Po przebazowaniu eskadry 27.XI. zostaje jej oficerem taktycznym. Po utworzeniu w Przemyślu trzeciej lotniczej złozonej z 3 eskadr zostaje przenie-

siony na stanowisko oficera taktycznego.

W 1919 r. zweryfikowany w stopniu kapitana obserwatora. W 1920 roku zostaje powołany na oficera taktycznego przy Szefostwie Lotnictwa Naczelnego Wodza. W marcu 1921 r. wziął bezterminowy urlop. Już jednak w maju 1922 r. ponownie powołany do służby czynnej i przydzielony do 3 pułku technicznego w Poznaniu na stanowisko oficera wyszkolenia pułku. Porostaje w nim do 1925 roku, kiedy to wraz z ptk. Perinim zostaje skierowany do formowania 4 pułku lotniczego, w którym jest m. in. zastępcą dowódcy pułku i dowódcą I dywizjonu.

W 1927 roku przeniesiony do Warszawy, do Departamentu IV Ministerstwa Spraw Wojskowych, na stanowisko Szefa Wydziału Studiów i Wyszkożenia. Popostaje tu do 1930 roku. W międzyczasie przechodzi 6-miesięczny Kurs Wyższych Dowódców Lotnictwa przy Wyższej Szkole Wojskowej w Warszawie. W kwietniu 1930 r. przeniesiony ponownie do Poznania, do 3 pułku lotniczego, na komendanta bazy. W 1937 r. zostaje zastępcą grupy lotniczej gen. pil. Kalkusa. W skład której wchodziły 1, 3 i 4 pułki lotnicze oraz 2 baon balonowy w Toruniu.

Z chwilą zmiany na stanowisku dowódcy lotnictwa w 1939 r. zaproponowano mu wykonanie zadania specjalnego, polegającego na rozbudowie sieci lotnisk do liczby 65 węzłów lotniczych. Komórce tej na szczeblu departamentu zaoroczonował nadaje nazwę „Służba Portów Lotniczych”, co zostało przyjęte i zatwierdzone.

Gdy wybuchła wojna, wycofuje się przez Lublin, Lwów i Kosów, starając się zorganizować lotniska odwrotowe. 17 września wraz z całym personelem przekracza granicę polsko-rumuńską i zostaje internowany w obozie dla oficerów w Kalimenesti. Po

dwóch nieudanych próbach, ucieka z obozu i pod zmienionym nazwiskiem jako Karol Kucharski przebywa w Bukareszcie. Najpierw pracuje w konsulacie, następnie od stycznia 1940 r. — po wyjeździe generała Ujejskiego — kieruje ewakuacją personelu latającego do Francji. W kwietniu 1940 r. przybywa do Lyonu, następnie pokonując wiele trudności wraz z grupą 2 500 lotników przedostaje się do Anglii, gdzie przez szereg miesięcy zostaje bez przyszłości



służbowego. Kiedy w czasie bombardowania Londynu ptk. Pniewski został ranny, przejmuje jego obowiązki, tj. delegata Inspektora Lotnictwa generała Ujejskiego przy kadzie lotnictwa polskiego w Blackpool. Niedługo potem została zorganizowana, jako polska placówka przy RAF-ie, komisja selekcyjna na personel latającego dla kandydatów do lotnictwa. Ponieważ ptk. Friser władał biegle językiem angielskim, wyznaczony został na komendanta i przewodniczącego tej komisji, pracującą bezpośrednio z brytyjską komisją lekarską i na tym stanowisku zostaje do końca wojny.

Po wojnie nie zgodził się na przejście do Korpusu Przeposobienia i wyrażił chęć powrotu do kraju, pozostał więc poza nawia-

sem Korpusu i bez żadnego przydziału. Wobec pogarszającego się stanu zdrowia, w związku z poprzednim wypadkiem i uszkodzeniem kręgosłupa, zmuszony jest poddać się operacji. Z tego powodu pobyt na obczyźnie przeciąga się do października 1947 r.

Po powrocie do kraju rozpoczął pracę w PP „Wierzenia Poszukiwawcze”. Z powodu braku mieszkania przenosi się do Gdańska, gdzie pracuje początkowo w dziale ekspedycji morskiej przemysłu węglowego, a potem w „Centrostali”. Pracuje również bardzo dużo społecznie. Po zawale serca przechodzi na emeryturę. Przedtem jeszcze przeniesiony w stan spoczynku; skreślony z rejestru jako niezdolny do służby wojskowej z zaliczeniem 46 lat służby w lotnictwie.

Kurs pilotażu ukończył w 1925 r. Ogółem wylatał około 2 000 godzin. W 1924 roku awansowany do stopnia majora, a w 1935 do stopnia podpułkownika. Przez cały okres służby wojskowej był od 1922 roku aktywnym i czynnym propagatorem sportu w wojskach lotniczych. Sam uprawiał narciarstwo, jest nawet współautorem podręcznika jazdy na nartach.

Odniesienia: Virtuti Militari V kl. Złoty Krzyż Zasługi, 3-krotnie Medal Lotniczy, angielski Medal za Wojnę, angielski Medal za Obronę Londynu oraz wiele innych odznaczeń i medali polskich i zagranicznych.

Jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

ZLU

## SPROSTOWANIE

W numerze 8 (815) „Skrzydlatej” w „Małej Encyklopedii Lotników Polskich” błędnie wydrukowano nazwisko Bohdana Kleczyńskiego. Winno być KLECZYŃSKI, a nie Kleczyskiński, co niniejszym sprostujemy. Przepraszamy. (red.)





## SZKOŁY LOTNICZE

„Uprzejmie proszę o podanie mi adresów i warunków przyjęcia do lotniczych szkół wojskowych po ukończeniu zasadniczej szkoły zawodowej (mechanicznej), w których by można zrobić maturę” — pisze Alojzy Nawrot — Dałęcin, pow. Szczecinek.

Szkolą taką jest nowo powstała Szkoła Chorażych Wojsk Lotniczych. O przyjęcie do tej szkoły mogą ubiegać się kandydaci w wieku przedpoborowym (urodzeni w r. 1949) i poborowi (urodzeni w latach 1946—1948, a maturzyści urodzeni również w latach 1944—1945) oraz urodzeni w tych latach żołnierze odbywający zasadniczą służbę wojskową i żołnierze rezerwy. Kandydaci powinni mieć ukończoną szkołę średnią (technikum lub liceum ogólnokształcące) lub zasadniczą szkołę zawodową.

Nauka w szkole chorażych, łącznie z praktyką w jednostce wojskowej, trwa od 1 roku do 3 lat, w zależności od posiadanych przez kandydata kwalifikacji i wykształcenia cywilnego. Dla absolwentów techników zawodowych o profilu pokrywającym się z daną

specjalnością wojskową — 1 rok, dla absolwentów średnich szkół ogólnokształcących i pozostałych techników zawodowych — 2 lata, a dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych o kierunku odpowiadającym określonej specjalności wojskowej — 3 lata.

Kandydat ubiegający się o przyjęcie do Szkoły Chorażych Wojsk Lotniczych składa podanie-ankietę adresowaną do komendanta szkoły za pośrednictwem właściwego, według miejsca zamieszkania, powiatowego sztabu wojskowego (WKR) lub dowódcy jednostki wojskowej, w której odbywa służbę. Formularze podań-ankiet otrzymać można w powiatowych sztabach jednostek wojskowych (WKR) lub sztabach jednostek wojskowych.

Absolwenci średnich szkół ogólnokształcących lub zawodowych (technikum) przyjmowani są do szkoły chorażych bez egzaminu. Pozostałych kandydatów obowiązują egzamin wstępny z języka polskiego (pisemny) i matematyki (pisemny i ustny).

Egzaminy wstępne oraz obowiązujące wszystkich kandydatów badania psychotechniczne i próba sprawności fizycznej odbędą się we wrześniu 1967 r.

Termin składania podań wraz z dokumentami upływa z dniem 30 lipca 1967 r. Blizszych informacji udzielają powiatowe sztaby wojskowe (WKR) i dowódcy jednostek wojskowych. Znaleźć je także można w specjalnych informatorach.

## „DIAMANT”

Jan Kulik — Radom. Na życzenie podajemy dane szwaj-

carskiego szybowca „Diamant”.

HBV „Diamant” jest szybowcem zbudowanym z laminatów szklanych z wypełniaczem balsowym. Prototyp oblatano we wrześniu 1964 r. Produkowany jest seryjnie.

Dane techniczne: rozpiętość — 15,0 m, długość — 7,55 m, wydłużenie — 23,8, ciężar własny — 170—180 kg, ciężar całkowity — 280 kg (max. 300 kg), obciążenie pow. — 37,5 kg/m kwadr., maksymalna doładowalność — 29 przy 90 km/h, minimalne opadanie — 0,6 m przy 75 km/h, opadanie przy 155 km/h 2 m/s, dopuszczalna prędkość maksymalna — 250 km/h, prędkość minimalna — 50 km/h.

## JEDNOMIEJSCOWY SAMOŁOT HOLUJĄCY

„Słyszałem o nowym, jednomiejscowym samolocie holującym produkcję brytyjskiej. O ile wiem, konstruktorem tego samolotu jest Procter. Chciałbym prosić o bliższe dane tej konstrukcji” — pisze Stanisław Filasak z Bydgoszczy.

Zapewne chodzi o projekt jednomiejscowego samolotu angielskiego, przeznaczonego specjalnie do holowania szybowców, którego konstruktorem są — Kit Mitchell i Roy Procter. Jest to konstrukcja całkowicie metalowa. Silnik Rolls — Royce (Continental) 0—300 A o mocy 100 km. Podwozie stałe, trzykołowe. Prędkość max. — 350 km/h, prędkość przelotowa — 190 — 210 km/h. Prędkość wznoszenia z szybowcem — 450 kg wynosić ma 3,5 m/s. Samolot nosi nazwę „Kittiwake”. Blizszych danych nie znamy.



ANDORRA. Wydano tu znaczek przedstawiający pierwszego sztucznego satelitę Francji, FR-1. Znaczek reprodukuje.

MAURETANIA. Ukazała się tu 4-znaczkowa seria lotnicza „Dawne typy samolotów”. Na znaczkach reprodukowano: 50 fr — Breguet, 100 fr — Go-liath-Farman, 150 fr — Couzinet „Arc en ciel” i 200 fr — Latécoere 28.

TOGO. Dwie parki znaczkowe

we „Ludzie w Kosmosie” przedrukowano nowymi napisami. I tak 2 znaczki za 35 f, wydane w związku z lotem statku kosmicznego „Wschod-3”, przedrukowano napisami — na jednym „100 fr — Envolee Luna 8”, na drugim: „100 fr — Envolee Venus 3”. Parkę znaczków 50 fr, wydaną z okazji lotu „Gemini-4”, przedrukowano napisami — na jednym: „Envolee Gemini-8”, na drugim — „Envolee Surveyor-1”.

BOGUSŁAW KUROWSKI

## SYNTEZA KRZYŻÓWKOWA

Do diagramu wpisać podane nazwiska polskich szybowców i szybników tak, aby

powstała normalna krzyżówka. Następnie ustawić litery według odpowiadających im



liczb w kolejności 1—26 i odczytać hasło, które stanowi ostateczne rozwiązanie. Dla ułatwienia wpisano jedno z nazwisk.

Wyrazy pomocnicze (nazwiska): GÓRA, KLUK, GROSS, KEPKA, MAKNE, WITEK, ADAMEK, BADURA, BITNER, MAKULA, MISIEK, PASZYC, POPIEL, TRZPIŁ, KMIOTEK, BAJEWSKA, MAJEWSKA, LISIECKI, DANKOWSKA, ZNANIECKI, RATUSIŃSKI, WRÓBLEWSKI.

Opracował: Edward Zytka

Wśród Czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do dnia 28 marca br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach z dopiskiem „Synteza krzyżówkowa”.

ROZWIĄZANIE „LITERÓWKI” Z NRU 7 „SP” Z DNIEM 12 LUTEGO 1967 R.

Hasło: POLONEZ

Wyrazy pomocnicze: 1 — LPW, 2 — Wrona, 3 — Skalski, 4 — kosmodrom, 5 — silniki, 6 — Glenn, 7 — PZL.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wysłowa- li: Piotr Ginko — Gdańsk 18, ul. Schumana 2/1; Henryk Pomysł — Trzebiatów, pow. Gryfice, ul. Wojska Polskiego 36; Roman Stasieczek, Lublin — ul. M. Curie Skłodowskiej 10/12 B.

## LEKARZ ODPOWIADA

JERZY NOWAK — KOSZALIN. Podczas wznoszenia samolotu w odizolowanych przestrzeniach ucha środkowego powstaje nieznaczne nadciśnienie na skutek rozprężającego się powietrza. Jeżeli różnica w stosunku do otaczającego powietrza na pewnej wysokości wyniesie 3—5 mm słupa rtęci, wówczas pilot ma uczucie pełności w uchu i wystąpi u niego nieznaczne osłabienie ostrości słuchu. Przy różnicy ciśnienia 10—15 mm słupa rtęci napięta błona bębenkowa powoduje samoistne wypchnięcie nadmiaru powietrza przez trąbkę słuchową na zewnątrz. Pilot odczuwa to w postaci „knapnięcia” w uszach. Zupełnie inaczej przedstawia się sprawa podczas obniżania lotu. W przestrzeniach ucha środkowego powstaje wówczas podciśnienie w stosunku do stopniowo zagęszczającego się powietrza otaczającego. Podczas obniżania nie zachodzi zjawisko błędnego otwierania uścia gardłowego trąbki słuchowej. Narasta coraz większe zaciskanie uścia trąbki. Działa więc ono na zasadzie mechanizmu wentylowego. W uszach występują szumy i pilot odczuwa nara-

stającą głuchotę. Dochodzi do stopniowego wgniatania błony bębenkowej do środka jamy. Wszystkie te zmiany, wywołane szybko narastającą i nierówną zmianą ciśnienia podczas fazy rekompresji, określają się mianem ostrego lotniczego zapalenia ucha środkowego lub urazem atmosferycznym. Wywoływanie ciśnienia występuje podczas polowania śliny, ziewania, markowania łucza.

ZYGMUNT GOCWIN — KRAKÓW, ALEKSANDER HANUS — KRZEMIENICA, POW. ŁANCIUT. Nieznaczna krzywizna klatki piersiowej leczenia chirurgicznego nie wymaga. Radzę udać się do lekarza specjalisty, który po zbadaniu orzeknie o szansach starania się na szkolenie lotnicze.

TEODOR MRÓZ — STARA WIEŚ, POW. LUBLIN. Niestety, okulary dyskwalifikują kandydata do szkolenia lotniczego. W sprawie soczewek na gatkę oczną proszę zgłosić się o poradę do Kliniki Okulistycznej Akademii Medycznej w Lublinie.

HENRYK JANIĄK — KOSZALIN. Po zabiegu chirurgicznym i zagojeniu ran może Kolega ponownie starać się o skierowanie na badanie lotniczo-lekarskie. Zylaki naczynek upośledzenia krążenia mogą wywoływać zmiany wsteczne w skórze kończyn. Nawet drobna ich skaleczenia trudno się goją, powodują stany zapalne oraz owrzodzenia.

Dr HENRYK KLIMEK



WYDAWCA:  
Wydawnictwa  
Komunikacji  
i Łączności

Warszawa,  
ul. Kasimierzowska 52  
tel. 45-00-41

## „SKRZYDLATA POLSKA”

Wyróżniona Dyplomem Honorowym  
Fédération Aéronautique Internationale-FAI

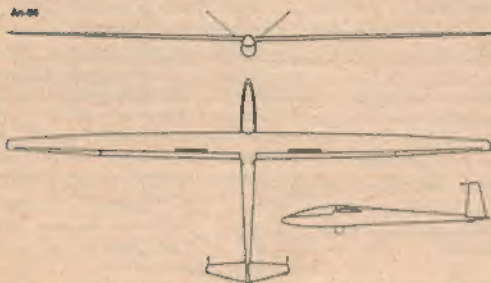
Tygodnik  
lotniczy i astronautyczny  
Adres redakcji:  
Warszawa 1, ul. Widok 8.  
Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZAREBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOFF. Redaktor techniczny: IRENA BAKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 24 zł, półrocznie — 48 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch”. Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kierownictwa Prasy i Wydawnictw „Ruch” Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kierownictwa Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 26-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysokowym Prasy Archiwalnej „Ruch”, Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-70001 VII O/M, Warszawa, PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisy i ilustracje nie zamówionych redakcją nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm — 10,50 zł za każdy 1 cm. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kasimierzowska 52, Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedzińska, Zam. 1932 T-87



## SZYBOWIEC WYCZYNOWY AN-66

Nowy 1-miejscowy szybowiec szwajcarski konstrukcji A. Neukoma. Skrzydła dzielone konstrukcji skorupowej (przekładkowej) z dźwigarem ze stopu lekkiego. Kadłub skorupowy (laminat i sklejkę wzmocnioną żywicą). Usterzenie z laminatu. Hamulce w skrzydłach oraz spadochron ogonowy. Rozpiętość — 18 m, długość — 7,7 m, pow. nośna — 14 m<sup>2</sup>, wydłużenie — 23,2. Ciężar własny — 288 kg, całkowity max. — 400 kg. Doskonałość max. — 45 przy 96 km/h, min. opadanie — 0,5 m/s przy 75 km/h. Profil płata — Eppler 441. Próby w locie potwierdziły dane obliczeniowe.



## KRYMINAŁ



Po autostradzie mknął wielki samochód do przewozu krów. Ściga go samolot. Jeszcze moment i samolot ładuje na dachu samochodu. Kierowca skręcił nagle w bok strącając intruza. Samolot runął na ziemię, ale jego pilot zdążył wyskoczyć i utrzymać się na dachu samochodu. Niebawem meldował centrali Policji udany. Przestępcy szatrynanli bowiem pilotem był detektyw ścigający przestępców we francuskim kryminalnym filmie TV.



## LOTNICTWO WOJSKOWE

▲ **FRANCUSKIE** siły lotnicze stacjonujące w NRF zostaną repatriowane do Francji w ciągu 1967 r. i częściowo zastąpione przez kanadyjskie jednostki lotnicze. Dwie bazy lotnicze — w Lahr i Bremgarten — zajęte przez wojska francuskie, oddane zostaną do dyspozycji władz NRF. Kanadyjskie jednostki lotnicze opuszczają Francję do 1 kwietnia br. Baza Lahr używana będzie przejściowo wspólnie przez oddziały francuskie i kanadyjskie.

▲ **RADZIECKIE** rakiety strategiczne i atomowe okręty podwodne są potężnym środkiem, który powstrzymuje agresorów i który zniszczy ich, jeżeli rozpętają wojnę — oświadczył wiceminister Obrony ZSRR gen. armii P. Baticki, w wywiadzie dla agencji TASS. Baticki, który jest naczelnym dowódcą wojsk obrony przeciwlotniczej, podkreślił, że wojska te mogą „pewnie osłonić” terytorium kraju przed środkami nieprzyjacielskiego ataku powietrznego. General wspominając o pomocy ZSRR dla DRW, zacytował opinie amerykańskiego czasopisma „New York Times Magazine”, iż „radzieckie rakiety rozmieszczone wokół Hanoi są najbardziej skomplikowaną i najniebezpieczniejszą bronią, jaką kiedykolwiek stosowano przeciwko lotnictwu”.

## KOMUNIKACJA I TRANSPORT

**LINIE** „Air France” osiągnęły w ub. r. dobre wyniki eksploatacyjne. Zysk przedsiębiorstwa zwiększył się do 2,1 mld franków wobec 1,8 mld w roku ubiegłym. W ub. r. przewieziono 4,5 mln pasażerów, czyli o 11,2% więcej niż w roku 1965. **SAMOLOTY** czeskosłowackich linii CSA przewiozły w ub. r. 1 350 000 pasażerów. Długość linii obsługiwanych przez CSA wyniosła 130 tys. km, przy czym najdłuższy jest szlak Praha — Dżakarta (Indonezja).

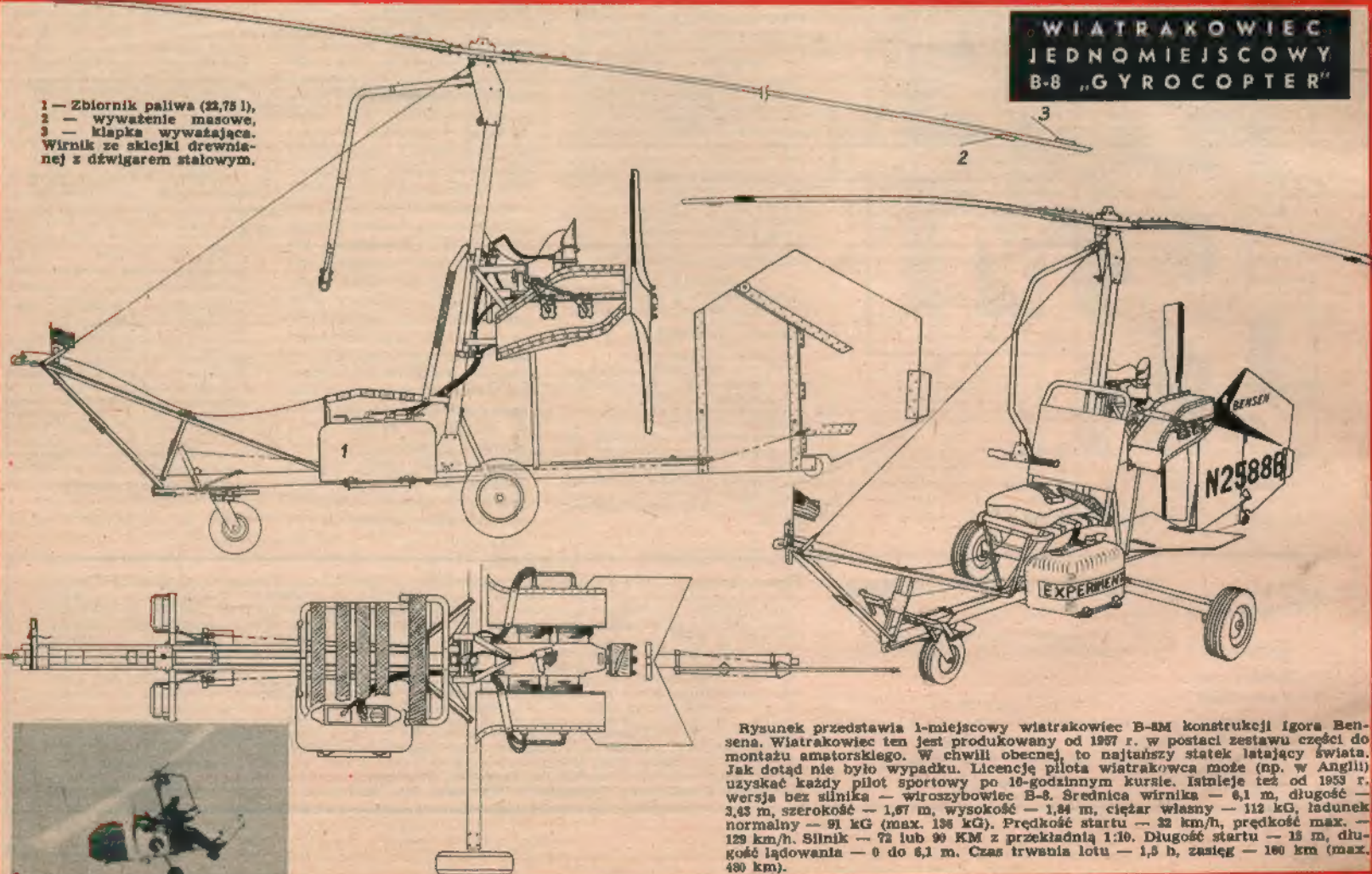
## ROZNE

● **Przemysł lotniczy** W. Brytanii zwiększył swą produkcję w ub. r. do 590 mln funtów, wobec 563 mln w roku 1965 i 514 mln w r. 1964. Brytyjski eksport sprzętu lotniczego wykazuje wzrost. W cenach bieżących wyniósł on w ub. r. 175—200 mln funtów, wobec 131 mln w r. 1965 i 87 mln w r. 1964. W sumie portfel zamówień brytyjskich firm sprzętu lotniczego zapewnia im zatrudnienie na 1,5—2 lat. Wielki kłopot sprawia Anglikom konkurencja amerykańska. Ostatnio nasilił się np. proces odpływu brytyjskich specjalistów lotniczych do pracy w USA. W roku 1965 wyemigrowało do USA 182 takich specjalistów, wobec 106 w roku 1964 i 86 w roku 1963.

● **„Mistrzowie akrobacji”** — taki tytuł nosi nowy radziecki film dokumentalny, nakręcony w czasie trwania ostatnich mistrzostw świata w akrobacji samolotowej, jakie odbyły się w Moskwie w ub. roku. Reżyserem filmu jest A. Danilow, autorem zdjęć — A. Saranec, konsultantami W. Naumkin i W. Szumilow. Film został opracowany w Centralnym Studio Filmów Dokumentalnych w r. 1966.

1 — Zbiornik paliwa (22,75 l),  
2 — wyważenie masowe,  
3 — kłapka wyważająca.  
Wirnik ze sklejki drewnianej z dźwigarem stalowym.

## WIATRAKOWIEC JEDNOMIEJSCOWY B-8 „GYROCOPTER”



Rysunek przedstawia 1-miejscowy wiatrakowiec B-8M konstrukcji Igora Bensa. Wiatrakowiec ten jest produkowany od 1957 r. w postaci zestawu części do montażu amatorskiego. W chwili obecnej, to najtańszy statek latający świata. Jak dotąd nie było wypadku. Licencję pilota wiatrakowca może (np. w Anglii) uzyskać każdy pilot sportowy po 10-godzinnym kursie. Istnieje też od 1953 r. wersja bez silnika — wiroczybowiec B-8. Średnica wirnika — 6,1 m, długość — 3,45 m, szerokość — 1,67 m, wysokość — 1,84 m, ciężar własny — 112 kg, ładunek normalny — 91 kg (max. 136 kg). Prędkość startu — 32 km/h, prędkość max. — 129 km/h. Silnik — 72 lub 90 KM z przekładnią 1:10. Długość startu — 15 m, długość lądowania — 0 do 6,1 m. Czas trwania lotu — 1,5 h, zasięg — 180 km (max. 480 km).